Abo-Service, 70138 Stuttgart. Postvertriebsstück. Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 11 / 22. FEBRUAR 2023

Formel 1: Neuer Ferrari SF-23

Großes Upgrade für rote Göttin

Formel 1: Alpine A523

Dank Diätkur aufs Podium?

Formel 1: Aston Martin AMR23

Neue Ingenieure mit neuen Ideen

Deutschland **€ 2,90**
A € 3,30 · **CH** sfr 4,60
IT € 4,00 · **B, NL, LUX** € 3,40

4 190525 902906 11

NASCAR: Daytona 500

Stenhouse jubelt nach Crash-Finale

MotoGP: Fabio Quartararo

Yamaha-Sorgen trotz Topspeed-Zuwachs

Formel 1: Mercedes AMG W14

Silberpfeil wieder ganz in Schwarz

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Dieses Auto soll Ferrari endlich den Titel bringen **S. 4**
Formel 1 Mercedes mit altem Konzept und neuer Farbe **S. 6**
Formel 1 Kann der Alpine A523 die großen drei ärgern? **S. 8**
Formel 1 Aston Martins neuer grüner Hoffnungsträger **S. 10**
Formel 1 Kommentar zu neuen Autos und aktuelle News **S. 12**
Historie Ferraris Fast-Weltmeister-Auto des Jahres 2010 **S. 14**
Sportwagen Vorstellung der neuen Corvette Z06 GT3.R **S. 16**
Sportwagen Neues Toyota-Hypercar und weitere News **S. 18**
Rallye Interview Thierry Neuville und M-Sports Zukunft **S. 20**
Rallye-WM Hintergründe und News aus den Klassen **S. 22**
NASCAR Ricky Stenhouse Jr. siegt beim Daytona 500 **S. 24**
Tourenwagen Xfinity und Truck Series sowie weitere News **S. 26**
Nachwuchsförderung Das Motorsport Team Germany **S. 28**

Motorrad:

Nachwuchsförderung Das Motorsport Team Germany **S. 28**
MotoGP Interview mit Ex-Weltmeister Fabio Quartararo **S. 30**
Motorrad-WM Aktuelle Hintergründe aus den Klassen **S. 32**
Motorrad-WM Die neue Zeitrechnung zur Saison 2023 **S. 34**
Historie Yamahas Durchbruch: Die RD 56 von 1963 **S. 36**
Superbike-WM Letzte Infos und Ausblick vor dem Auftakt **S. 38**
Straßensport Das Aktuellste aus Superbike-WM und IDM **S. 40**
Offroad Aktuelles aus Motocross, Eisspeedway und Co. **S. 42**

Leserservice:

Impressum, Leserbriefe, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 46**

42 Motocross: Weltmeister Tim Gajser verletzte sich in Italien drei Wochen vor dem WM-Start schwer

SHOTBYBAVO

16 GT3-Corvette: Wir stellen den neuen GT-Dampfhammer aus den USA vor, der in Daytona 2024 debütieren soll

CORVETTE RACING

34 Motorrad-WM: U. a. dank Sprintrennen in der MotoGP erfindet sich die WM in der kommenden Saison neu

KTM

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Editorial

Das EU-Parlament hat das Ende der Verbrennertechnik besiegelt. Im Rennsport stehen aber viele Elektro-Rennserien vor dem Aus. Wie passt das zusammen?

Nach dem Willen der Politik muss jetzt alles ganz schnell gehen: Spätestens ab 2035 sollen die Autohersteller in Europa keine Neufahrzeuge mit Verbrennungsmotoren mehr verkaufen dürfen, das beschloss das EU-Parlament letzte Woche. Ob es wirklich so kommt, steht in den Sternen. Sogar in der Gesetzesvorlage ist verankert, dass Zwischenziele wie eine ausreichende Lade-Infrastruktur überprüft werden müssen. Werden die Ziele nicht erreicht, müssen die Zeitachsen korrigiert werden. Dazu ist offen, ob synthetische Kraftstoffe bei der Bewertung der Flotten-Emissionen angerechnet werden oder nicht. EU-Mitgliedsstaaten wie Italien haben prompt ihren Widerstand gegen die Gesetzgebung angekündigt, und man braucht keine Glaskugel, um vorauszusagen, dass weitere EU-Staaten folgen werden, denn im Süden und Osten Europas dümpelt der Anteil an E-Fahrzeugen bei unter vier Prozent.

Nicht falsch verstehen: E-Autos sind eine tolle Sache, zum Beispiel bei der urbanen Mobilität. Fakt ist aber auch, dass die Marktdurchdringung noch sehr lange dauern wird, vermutlich weit länger als der von der EU gesteckte Zeitrahmen vorsieht. Das hat oft wenig mit bösem Willen, aber mit simpler Logik zu tun: E-Autos sind teuer, die Lade-Infrastruktur hinkt weit hinterher, die Reichweite bleibt ein Kritikpunkt, und der Strom ist auch nicht grün. Laut einer repräsentativen Allensbach-Umfrage denken in Deutschland nur 23 Prozent über den Kauf eines E-Autos nach – und viele davon würden nur bei staatlicher Förderung umsteigen, die aber gerade signifikant eingedampft wurde. Meine Deutung: Die Menschen lassen sich nicht für dumm verkaufen, selbst wenn sie die Dekarbonisierung der individuellen Mobilität eigentlich unter-stützen wollen.

Dazu kommt, dass batterie-elektrische Antriebe im Motorsport, wo ja alles ganz schnell gehen muss, nichts taugen: Auf der Rennstrecke sind E-Autos Minutenbrenner, die nur wenige Runden schaffen, dazu wiegen sie in der Regel 500 Kilo mehr als vergleichbare Verbrenner-Varianten. Auch bei der Nachladegeschwindigkeit haben E-Autos das Nachsehen gegenüber den Verbrennern.

Zieht man einen Strich unter diese Bilanz, so wird klar, warum die Elektrifizierung im Motorsport nicht vorwärtskommt – nämlich weil sie sehr oft keinen Sinn macht. Projekte gab es viele, wie die Green GT Serie, die E-GT-Pläne der FIA oder die DTM Electric. Nichts davon wurde realisiert, weil die Kosten vom anderen Stern sind und die Fans kein Interesse daran haben. Einige Rennserien, die den E-Sprung gewagt haben, stehen vor dem Aus, wie die ETCR. Bleibt die Formel E, die am Tropf der Hersteller hängt. Doch alle wichtigen Hersteller sind schon wieder ausgestiegen. Das Fazit? Auf der Rennstrecke schlägt die Realität die Regulatorik. Es wird spannend, ob das Gleiche auch auf der Straße passiert.

Marcus Schurig
Redakteur

10 Formel 1: Mit dem AMR23 hofft Aston Martin auf einen Aufwärtstrend

ASTON MARTIN

FAVORITENSCHRECK ALPINE?
Alpine möchte nach Highlights in der letzten Saison den vierten Platz bei den Konstrukteuren festigen. Der neue A523 könnte sogar das Potenzial haben, hin und wieder aus eigener Kraft aufs Podium zu fahren.
Seite 8

DER DEUTSCHE NACHWUCHS
Insgesamt 34 Nachwuchs-Motorsportlerinnen und -Motorsportler werden in diesem Jahr im „Motorsport Team Germany" auf zwei und vier Rädern gefördert. MSa stellt den Kader und das Förderprogramm vor.
Seite 28

VORSCHAU SUPERBIKE-WM
Die Superbike-WM startet am Wochenende in die neue Saison. Sie verspricht vor allem wieder eines: Spannung pur. Die letzten wichtigen Infos vorm Saisonstart haben wir noch mal zusammengefasst.
Seite 38

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Ferrari first

Ferrari hat aus der Präsentation des SF-23 ein Event vor Publikum gemacht. Doch kann das neue Auto auch halten, was die Show versprach? Die Ingenieure haben sich wieder mutige Details ausgedacht.

Von: **Michael Schmidt**

Das gibt es nur bei Ferrari. Die Präsentation des neuen Formel-1-Autos ist kein Arbeitstermin, sondern gleicht einer Oscar-Verleihung. Maranello war am Valentinstag im Ausnahmezustand. Das Aufgebot an Polizei und Ordnern ließ auf einen Staatsbesuch schließen. Dabei sollte nur ein rotes Auto fünf Runden auf der Teststrecke von Fiorano drehen.

Nicht irgendein Auto. Es war der neue SF-23, in den Ferrari und die Tifosi so viele Hoffnungen setzen. Nach dem zweiten Platz im letzten Jahr ist der Titel quasi Pflicht. Doch 19 Tage vor dem Saisonstart standen erst einmal viel Leidenschaft, Emotionen und Pathos auf dem Plan. Ferrari lud 500 treue Anhänger ein, um live dabei zu sein, wenn Charles Leclerc und Carlos Sainz die ersten 15 Kilometer abspulen, die das Reglement zugesteht.

Das erste teaminterne Duell ging an Leclerc. Beim Münzwurf lag die „16“ über der „55“. Leclerc tröstete den Teamkollegen: „Dafür darfst du drei Runden fahren und ich nur zwei.“ Ferrari zeigte Mut, das Auto gleich auf die Strecke zu schicken. „Da kannst du dich auch schön blamieren, wenn etwas schiefgeht“, warf Sainz ein. Der Auftritt vor den Augen der Welt, die online dabei war, sollte Signalwirkung haben: Schaut her, wir trauen uns was.

Mut zum Risiko

Teamchef Frédéric Vasseur und seine beiden Fahrer versteckten sich nicht hinter den üblichen Höflichkeitsfloskeln. Unter „Ferrari first“ versteht die Teamleitung, dass nichts anderes als der Sieg zählt. „Wir müssen in der Lage sein, um den WM-Titel kämpfen zu können. Letztes Jahr war schon ein guter Schritt in die richtige Richtung. Deshalb ging es darum, die Schwachstellen zu bereinigen“, beschwört Leclerc die ganze Mannschaft.

Der Mut zum Risiko zeigt sich auch bei Ferraris jüngstem Formel-1-Auto. Es steht auf dem gleichen Fundament wie sein Vorgänger, führt viele gute Ideen des alten F1-75 weiter und bringt

Beim 2022er-Auto dockt der Frontflügel am Hauptblatt an. Die Seitenkästen sind im hinteren Bereich flacher

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

FERRARI

Aus Alt mach Neu: Der Ferrari SF-23 ist eine radikale Weiterentwicklung des Vorjahresautos

Viele Konkurrenten haben Ferrari-Ideen kopiert. So falsch kann Ferrari im Vorjahr mit seinem Konzept also nicht gelegen sein.

FERRARI

WM-Titel das Ziel: Leclerc und Sainz zufrieden mit dem ersten Eindruck

FERRARI

Ferrari bleibt sich treu: Die Seitenkästen sind weiter hoch und breit

neue pfiffige Lösungen dazu. Zuerst einmal aber ging es darum, dem roten Auto die Flausen seiner Jugend auszutreiben.

Das Vorjahresauto schleppte zu viel Gewicht mit sich herum, es hatte zu viel Luftwiderstand, ließ sich schwer ausbalancieren und fraß deshalb oft seine Reifen. „Es funktionierte entweder in schnellen Kurven oder in langsamen, aber zu selten in beiden“, bemängelt Leclerc. Das führte dazu, dass einmal die Vorderreifen und dann wieder die Hinterreifen das schwache Glied in der Kette waren.

Der Motor hatte viel Power, aber keinen langen Atem. Viele Defekte führten zuerst zur Verkürzung der Laufzeiten, dann zur Reduzierung der Leistung. Das soll Geschichte sein. Ferrari will wieder den Power-Vorteil ausspielen, den man zu Saisonbeginn 2022 hatte. Die Ergebnisse auf dem Prüfstand lassen hoffen. Für ein längeres Leben des Antriebs wurde auch das Kühlkonzept geändert. Alle Kühler liegen jetzt in Bodennähe. Das senkt den Schwerpunkt.

Beim Auto bleibt sich Ferrari treu. Ein neues Chassis und noch mehr blanke Carbonhaut statt roter Farbe reduzieren das Gewicht. Die hohen und breiten Seitenkästen mit der tiefen Mulde auf der Oberseite geben dem Auto weiter sein Gesicht. Die Badewanne ist noch ein bisschen größer geworden. Die Kiemen verteilen sich auf zwei Ebenen. Vorne sechs, schräg dahinter sieben. Gleich blieb auch die Aufhängungskinematik mit Pushrod vorne und Pullrod hinten.

Trotzdem hat das Designteam unter Leitung von Enrico Cardile an vielen Stellen den Stift angesetzt. Die verkürzte Nase ist mit dem ersten Flap und nicht mehr mit dem Hauptblatt verbunden. Die Flügelfläche schrumpfte als Beitrag zu weniger Luftwiderstand. Den zweiten und dritten Flap halten auf jeder Seite fünf Stabilisatoren in Position. Sie lenken die Strömung nach außen. Mercedes war das letztes Jahr noch verboten worden, doch die Regeln haben sich in dem Punkt geändert.

Die Spurstange an der Vorderachse verläuft eine Etage tiefer und versteckt sich hinter dem vorderen unteren Querlenker. Damit stehen weniger Komponenten im Luftstrom. Der Kühleinlass in den Seitenkästen ist immer noch ein Briefkastenschlitz, etwas höher, dafür aber weniger breit. Am Ansatz zum Chassis verstecken sich zwei kleine Öffnungen, die zu vielen Spekulationen Anlass gaben. Ist es eine Art S-Schacht, der die Luft von unten nach oben leitet und in einem schmalen Schacht neben dem Cockpit beschleunigt freigibt? Oder ein zusätzlicher Kühleinlass für eines der vielen Steuergeräte in den Seitenkästen? Oder beides?

Die Airbox ist flacher und fällt früher Richtung unterem Heckflügel-Element ab. Der effizientere Hauptflügel steht weiter auf zwei Stelzen. Der Einlass in die vorderen Venturi-Kanäle und die Kanten des Bodens waren bei der Präsentation noch abgedeckt. Da lässt sich Ferrari erst in Bahrain in die Karten schauen. „Das neue Auto ist eine Evolution und trotzdem völlig neu entworfen“, beteuert Cardile. „Wir haben den Abtrieb erhöht und eine bessere Fahrzeugbalance geschaffen. Frontflügel und Vorderachse sind neu, die Verkleidung eine extreme Version des Vorjahres.“ Carlos Sainz lobt: „Es ist das schönste Auto im Feld.“ Wichtig wäre, dass es auch das schnellste ist. ■

FERRARI

Die Nase trägt den Frontflügel am ersten Flap. Die Motorabdeckung ist flacher, der Seitenkasten hinten höher

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Schwarz für Performa

Mercedes behält das Konzept mit den eigenwilligen Seitenkästen. Doch die Ingenieure mischen auch Ideen der Konkurrenz unter. Der Wechsel auf eine schwarze Lackierung ist der Performance geschuldet.

Von: **Andreas Haupt**

Im letzten Jahr fuhr Mercedes den eigenen Ansprüchen hinterher. Es sprangen nur eine Pole, ein Sprintsieg und ein Erfolg in einem Hauptrennen heraus. Zudem gab es 17 Podestplätze. Das Ergebnis war der dritte WM-Platz. Trotzdem schwört Mercedes dem Konzept der Mini-Seitenkästen zunächst nicht ab. Weil man hofft, aus einem verhältnismäßig schlechten Jahr ausreichende Lehren gezogen zu haben. Und weil eine Kopie nie besser ist als das Original.

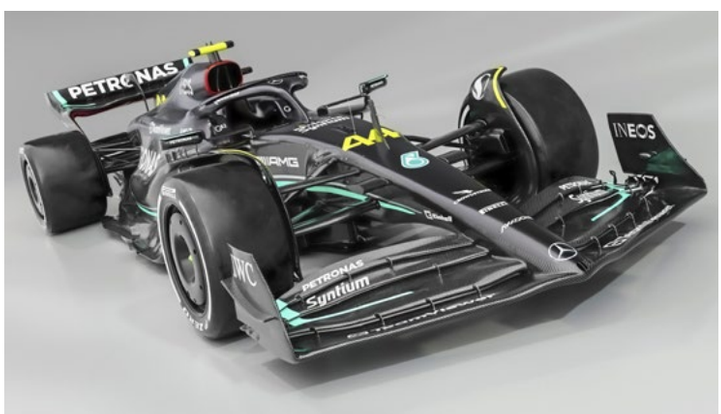
Die Mercedes-Ingenieure sind überzeugt, dass die DNA des Autos eine gute ist. Deshalb baut auch der neue W14 auf den Genen des Vorgängers auf. „Wir wollen das Gute behalten und das Schlechte loswerden“, erzählt Teamchef Toto Wolff. Die Fahrer haben nicht viel Gutes am alten Silberpfeil entdeckt. Sowohl Lewis Hamilton als auch George Russell heben die hohe Zuverlässigkeit und die Konstanz im Dauerlauf hervor. Der alte Mercedes ging schonend mit den Reifen um. Russell ist außerdem überzeugt: „Wir hatten viel Abtrieb in diesem Auto. Wir konnten ihn nur nie richtig nutzen.“

Das haben auch die Gegner so gesehen. Der Mercedes war gegen Saisonende das Auto mit dem

> Der Mercedes W14 soll durch ein neues Chassis und durch weniger Lack an das Mindestgewicht von 798 Kilogramm herankommen. Das ist garantierte Rundenzeit.

MERCEDES

Fahrer und Führungsriege: Der neue W14 hat eine prägnante Motorhaube



MERCEDES

Back in Black: Das Weglassen von Lack an vielen Stellen spart Gewicht

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Mercedes muss einen Rückstand gegenüber Red Bull aufholen, hat dafür aber mehr Zeit im Windkanal

meisten Anpressdruck im Feld. Es fehlte aber die passende Balance. Das Auto war speziell auf der Hinterachse zu unruhig und hüpfte zu sehr herum. Die Fahrer hatten nur selten Vertrauen. Das Bouncing wurde Mercedes nie richtig los. Superstar Hamilton fordert daher: „Unser neues Auto muss von der Nasenspitze bis zum letzten Eck besser werden. Unser altes Auto hat sich nicht wie ein Rennwagen benommen."

Facelift bereits in Arbeit

Mercedes ist auf Revanche aus. Doch Fahrer und Teamführung geben sich bescheiden. Es könne durchaus sein, dass man mit Rückstand in die Saison gehe. „Schließlich war Red Bull eine halbe Sekunde oder noch mehr voraus", urteilt Teamchef Wolff. Das Team klammert sich an das Potenzial, das die Daten versprechen. „Ich glaube an meine Mannschaft. Sie hat nicht verlernt, ein Auto auf die Räder zu stellen, das Weltmeister werden kann", motiviert Hamilton.

Nach ein paar Rennen soll es bereits das erste größere Facelift geben. Es wird die Seitenkästen betreffen. „Das Auto sieht im Windkanal schon wieder anders aus", berichtet Wolff. Zunächst einmal will das Team aus Brackley die guten Ergebnisse aus dem Simulator auf der Rennstrecke absichern. Man hat aus dem letzten Jahr gelernt, als man den Silberpfeil von der ersten auf die zweite Testwoche neu erfand und damit auf die Nase fiel.

Der W14 kehrt zur schwarzen Lackierung zurück, die bereits der Mercedes von 2020 und 2021 hatte. Damals stand die Botschaft für eine diversere Gesellschaft im Vordergrund. Diesmal geht es rein um die Performance, der sich das Design unterordnet. Der Mercedes musste abspecken. Dafür backten die Ingenieure ein leichteres Chassis. Dafür wurde an den meisten Stellen einfach der Lack weggelassen. Die rohen Kohlefasern sparen ein Kilo oder mehr. „Mit dem neuen Auto liegen wir am Gewichtslimit", versichert Wolff. Das beträgt 798 Kilogramm. Das alte Auto lag zum Saisonende noch mehr als fünf Kilo drüber. „Das niedrigere Gewicht bringt uns garantierte Rundenzeit", rechnet Russell vor.

Das Übergewicht musste weg. Ein weiterer wichtiger Punkt im Lastenheft war der zu hohe Luftwiderstand. Mercedes fehlte es vor allem gegenüber Red Bull massiv an Topspeed. Das zwang in Kompromisse. Ähnlich erging es Ferrari. Entweder opferte man Abtrieb, um nicht zu viel auf den Geraden zu verlieren. Das schadete in den Kurven. Oder man verhungerte bei Geradeausfahrt, wenn die Flügel zu groß waren. Der schwarze Silberpfeil muss auf jeden Fall ein effizienteres Auto sein. „Wir haben hart daran gearbeitet, den Luftwiderstand zu verringern", erzählt Russell. „Es sieht danach aus, dass wir unser Ziel erreicht haben." Den Beweis muss Mercedes aber noch auf der Rennstrecke im direkten Vergleich antreten.

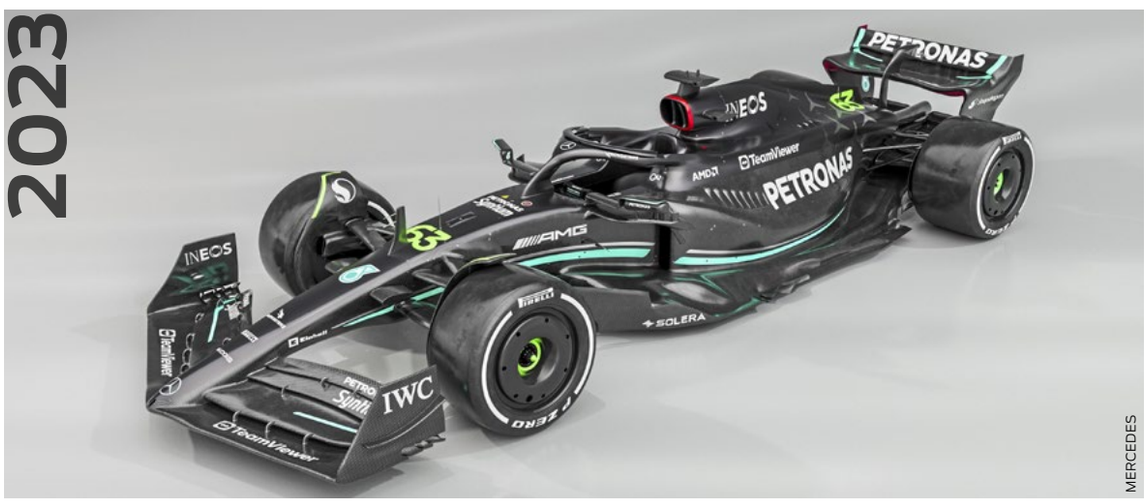
Es ist durchaus anzunehmen, dass die Ingenieure eine ähnliche Lösung wie Red Bull 2022 verbaut haben. Einen Trick an der Hinterachse, um das Heck bei hohen Geschwindigkeiten gezielt abzusenken. Nicht nur an der Hinterradaufhängung wurde gearbeitet, sondern auch an der vorderen. Die lange Nase bleibt, ist aber nach dem Vorbild des 2022er-Ferrari an der Spitze dreieckig geformt. Die Flaps des Frontflügels biegen sich nicht mehr so stark durch. Drei der vier Elemente verbinden sich über kleine Stege mit der Endplatte. So entsteht eine Lücke, um Luft um die Vorderräder nach außen zu befördern.

Alles gegen das Bouncing

Der Seitenkasten fällt nicht mehr so stark zusammen. Er ist länger und hat an der Oberseite eine nach außen geneigte, kleine Rampe. Die Motorhaube prägt eine lange Wulst. So formt Mercedes in diesem Bereich eine starke Einkerbung.

Viel passierte unter der Haube, um schneller zu werden und die Interaktion mit dem Unterboden zu verbessern. Die Venturi-Kanäle am Unterboden und die Leitbleche bekamen einen neuen Schliff – alles gegen Bouncing. Die Power Unit soll noch standfester sein. Sie erhielt ein letztes Software-Update, das der Performance dient. ■

Nie in Balance: Der Silberpfeil machte den Fahrern nur in seltenen Fällen Freude. Bouncing war ein Riesen-Problem



Weiter mit dem Mini-Seitenkasten: Im Windkanal hat der neue Mercedes bereits ein anderes Gesicht

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Trotz eines schwachen Test-Starts und Technik-Ärgers im letzten Jahr gelang der Sprung auf den vierten Platz. Nun will Alpine mit dem A523 in die Sphären der Top-Teams vordringen

Die Großen im Visier

Dank eines stetigen Aufwärtstrends in den letzten Saisons bläst der französische Nationalrennstall zur Jagd auf die Top-Teams. Auch wenn der Alpine A523 noch kein Siegkandidat sein soll, macht er schon jetzt vieles besser als sein antrittsschwacher Vorgänger.

Von: **Philipp Körner**

Klappe hoch: Herzlich willkommen, Alpine A523! Für den Höhepunkt einer als Party verkleideten Autopräsentation hatten sich die Messebauer ein stilechtes Gimmick für ihren Kunden Alpine überlegt. In bester DRS-Manier öffnete sich die vorher schützende Wand nach oben und gab die beiden französischen Hoffnungsträger dem Blitzlichtgewitter preis. Ginge es nach der Truppe von Otmar Szafnauer, dürfte der Überraschungseffekt gerne bis in die Saison hinein anhalten.

Nach dem vierten WM-Platz in der vergangenen Saison und dem lang ersehnten Überspringen des Dauerrivalen McLaren will das Team aus Enstone 2023 den nächsten, trophäenreicheren Schritt gehen – dabei aber keinesfalls die gute Ausgangslage riskieren. Renault-CEO Luca de Meo gibt das Motto vor: „Dieses Projekt ist auf eine lange Zukunft hin ausgelegt. Wir wollen aber jetzt schon näher an die Spitze heranrücken, denn die Lücke zu Mercedes und Co. war 2022 viel zu groß. Einige Podien wären mein Wunsch.“ Alpine-Boss Laurent Rossi ergänzt: „Mit dem Fünf-Jahres- und dem 100-Rennen-Plan haben wir zuletzt eine Timeline ausgegeben. Für das Erreichen des Ziels müssen wir die Lücke nach oben schnell schließen, aber auch den vierten Platz absichern.“ Rossi hatte schon im Herbst 2021 angekündigt, 2024 so viele Podien „wie möglich“ zu holen. Erste Top-Ergebnisse in diesem Jahr würden passend die Brücke schlagen.

Diverse Umbauten

Die Essenz dieser verstärkten Ambitionen soll der A523 – der dritte neuzeitliche F1-Renner der wiederbelebten Marke – darstellen. Im Gegensatz zu seinem Vorgänger kann der Neuwagen laut Technikdirektor Matt Harman direkt aus den Startlöchern heraus überzeugen. Er bekräftigt: „Wir sind bereits nach dem Shakedown in einer viel besseren Form als letztes Jahr. Das Team kam im Winter an seine Grenzen, aber hat nun viel weniger Stress und kann sich statt auf die Fehlerbeseitigung auf das Feedback der Fahrer konzentrieren.“ Besonders froh ist Harman über das hart erkämpfte Erreichen des Gewichtslimits.

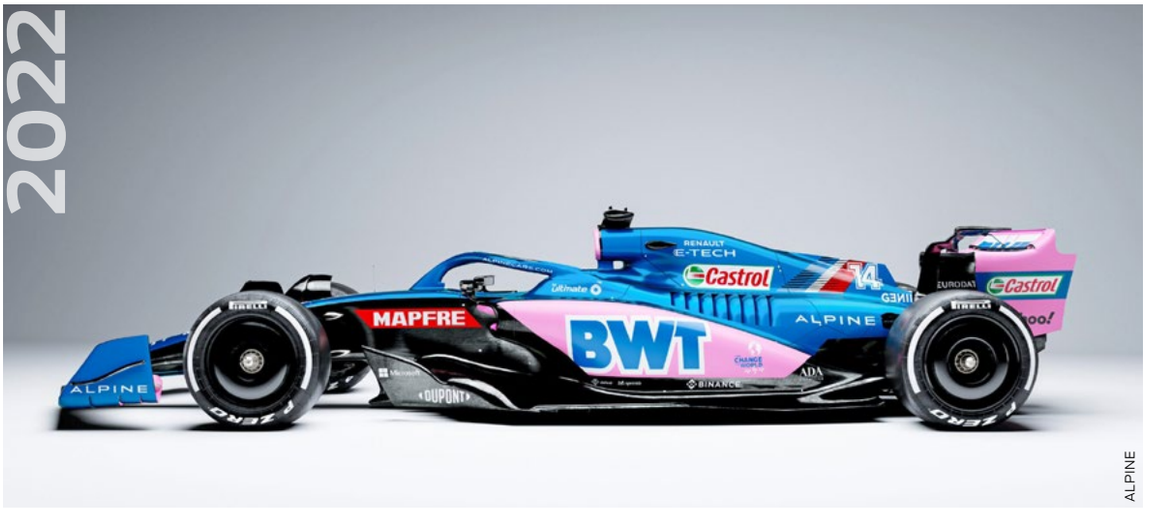
> Die Wasserpumpe war 2022 die größte Schwachstelle. In der Motorfabrik in Viry ist man zuversichtlich, das Ärgernis endlich losgeworden zu sein.

ALPINE

Esteban Ocon und Pierre Gasly geloben einen besseren Beziehungsstatus

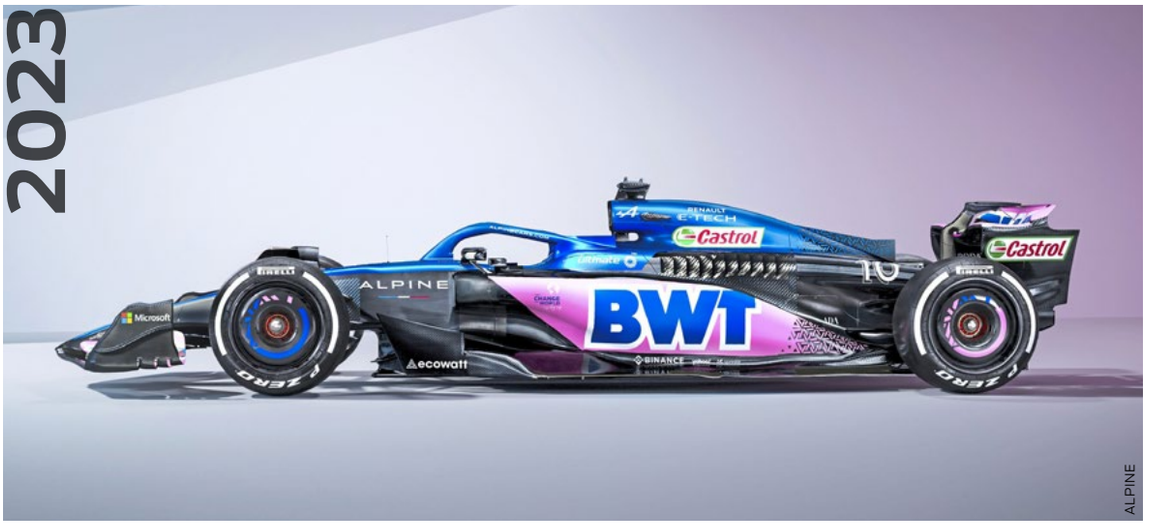
User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ALPINE



ALPINE

Einige Philosophien übernahm der A523 von seinem Vorgänger, wie zum Beispiel die Rampe im Seitenkasten



ALPINE

Update-Offensive: Bis zum Hauptblatt reichende Nase, eine breitere Motorhaube und nun auch hinten Pushrod

Das Upgrade-Feuerwerk beginnt direkt am vorderen Ende des Autos. Nach Vorbild des letztjährigen Red Bulls zieht sich die Nasenspitze jetzt deutlich weiter nach unten bis auf das erste Frontflügel-Element. Das sogenannte Hauptblatt liegt im zentralen Teil etwas höher als an den Außenkanten. Früher bog sich das Element in der Mitte nach unten durch. Die mit dem Chassis verbundene Nase zeigt sich vom Flügel bis zum Cockpit außen deutlich kantiger und an der Oberfläche komplett flach. Es scheint, als wolle man auf diese Weise mehr Abtrieb auf der Vorderachse produzieren. Die Frontpartie dehnt sich zudem stärker nach unten aus, was man gut an der Position der Querlenker erkennen kann.

Wie bei den meisten Teams wurde auch an der Verkleidung der Kühler Hand angelegt. Die Seitenkästen weisen außen nun eine ähnliche Einkerbung auf wie der alte Red Bull. Vorne sind sie aber nicht mehr ganz so stark unterschnitten. Die Rinne im inneren Teil, die auch viele andere neue Autos des Jahrgangs 2023 zeigen, hatte der Alpine schon im Vorjahr. Sie ist beim A523 allerdings noch etwas stärker ausgeprägt und fällt im hinteren Teil früher und steiler ab. Der ausgestellte, komplett in Carbon gehaltene Luftauslass im hinteren Bereich wölbt sich jetzt noch ein Stück mehr nach außen.

ALPINE

Breite Fläche, weniger Schwünge – die Front in der Alternativ-Lackierung

Eine weitere deutliche Änderung im Heck ist der Wechsel auf Schubstreben (Pushrods), die höher am Getriebe ansetzen und so mehr Raum für den Diffusor bieten. Wie auch an der Front ist die Aufhängung so ein elementarer Bestandteil des verfeinerten Aero-Konzepts, das von einem angepassten Heckflügel abgerundet wird. Laut Tech-Direktor Harman kann man sich allerdings bereits zum Saisonstart auf eine „sofort erkennbare“ Überarbeitung freuen: Alpine zündet direkt zum Auftakt das erste Update.

Mit Haltbarkeit zu Podien

Harmans Gegenstück auf der Motorseite, Bruno Famin, kam ebenfalls mit einem größeren Update zum London-Launch. Der letztjährige Neuzugang aus FIA-Kreisen berichtet: „Das größte Problem 2022 war die Verbindung der Wasserpumpe. Es war früh klar, dass hier etwas geschehen muss. Dafür galt es aber, auch andere Teile des Motors zu überarbeiten, was die Integration in das Chassis massiv beeinflusst und somit erst durch den Autowechsel möglich wurde.“

Zwar konnte das Team 2022 mit Modifikationen das Risiko beim schadensanfälligen Bauteil minimieren. Doch die Ausfallliste spricht für sich. Eine neue Wasserpumpe blieb unausweichlich. Obwohl die ersten Prüfstandergebnisse positiv stimmen, sieht Famin die franko-britische Kuh noch nicht vom Eis: „Wir sind zuversichtlich, aber die Wahrheit liegt bekanntermaßen auf der Strecke.“ Trotz der Fortschritte wagen die Piloten Esteban Ocon und Pierre Gasly aber nicht, von Siegen zu träumen.

So bleibt die Klappenkonstruktion der Londoner Bühne die einzige, die sich die Racer aus Enstone und Viry-Châtillon wirklich aufzureißen trauen. Doch eines ist klar: Der zur Pandemie noch wackelnde Nationalrennstall hat sich für die kommenden Jahre einiges vorgenommen. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Grün ist die Hoffnung

Der Aston Martin AMR23 ist das erste Modell, bei dem prominente Ex-Ingenieure von Mercedes und Red Bull Hand angelegt haben. Mit Fernando Alonso kam dazu auch noch ein prominenter Fahrer an Bord.

Von: **Tobias Grüner**

Aston Martin hatte schon 2022 die große Attacke auf das F1-Establishment geplant. Doch die Euphorie wich schnell der Ernüchterung. Der AMR22 kämpfte mit extremem Bouncing. Die Ingenieure mussten das Fahrwerk hochschrauben, wodurch das Auto komplett aus dem Aero-Fenster fiel. Es produzierte zu wenig Abtrieb und zu viel Luftwiderstand. Mit großen Umbauten, vor allem an den Seitenkästen, versuchten die Techniker, das Ruder rumzureißen. Am Ende zeigte die Formkurve etwas nach oben, unter dem Strich blieb aber ein enttäuschender siebter Platz.

Mit zwölf Monaten Verspätung wollen die Verantwortlichen um Teamchef Mike Krack erneut zur Attacke blasen. Dafür wurde personell ordentlich aufgerüstet. Technik-Chef Andy Green, der seit Jordan-Zeiten in den 90ern an Bord war, musste seinen Schreibtisch räumen. Der Brite wurde in die ausgegliederte Technology-Abteilung versetzt. Jetzt schwingen Ex-Mercedes-Designer Eric Blandin und der ehemalige Red-Bull-Aerodynamiker Dan Fallows das Zepter. Nach absolvierter Arbeitspause ist der AMR23 das erste Auto, in das die hochkarätigen Neuzugänge ihr Know-how einfließen ließen.

Beim Blick auf das neue Auto fallen gleich mehrere interessante Elemente ins Auge. So sind die seitlichen Kühleinlässe deutlich geschrumpft. Die Unterlippe der Hutze schiebt sich ähnlich wie beim alten Red Bull leicht nach vorne. Insgesamt ist der vordere Teil der Seitenkästen schmaler und stark unterschnitten. Wie bei vielen anderen Au-

Im Mai wollen die Ingenieure in die neue Fabrik einziehen. Der neue Windkanal soll 2024 den Betrieb aufnehmen.

Das alte Modell kämpfte mit starkem Bouncing. Da half es auch nicht, den Seitenkasten des Red Bull zu kopieren

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ASTON MARTIN

Kann Fernando Alonso bei Aston Martin im Herbst seiner Karriere noch mal um Siege und Titel kämpfen?

Der AMR23 zeigt extrem tiefe Kanäle in den Seitenkästen, eine oben ausgebeulte Motorhaube und eine längere Nase

ASTON MARTIN

tos des 2023er-Jahrgangs ist auf dem Seitenkasten eine Mulde eingearbeitet, über die die Strömung innen an der Motorhaube vorbei zum Heck geführt wird, ganz nach dem Vorbild von Ferrari. Die Abwärme des V6-Triebwerks entweicht über eine breite Öffnung oben in der Haube nach außen. Hier wurde von Red Bull kopiert.

Auch die Nase unterscheidet sich stark vom Vorgänger. Der AMR22 trug seine kantige Front hoch über dem Asphalt. Nun ragt die Spitze deutlich weiter bis auf das Hauptblatt des Frontflügels – und sie ist rundlicher geformt. Stärker geschwungen sind auch die Flaps des Frontflügels. Weitere sichtbare Neuerungen sind an der Airbox zu erkennen, die nun eckiger daherkommt.

Kompletter Neustart

„Wir haben eine gute Plattform geschaffen, auf der wir aufbauen können. Gleichzeitig wollten wir mutig und aggressiv sein. Alle Ingenieure haben sich selbst an ihre Grenzen gebracht“, erklärte Technik-Direktor Dan Fallows mit Blick auf sein neues Baby. „Ich bin mir sicher, dass es ein großer Schritt im Vergleich zum letzten Jahr sein wird. Wir wollen im Laufe des Jahres noch weiter nachlegen. Gut möglich, dass sich bis zum Saisonende rund zwei Drittel der Teile ändern werden.“ Kollege Blandin fügt an, dass man im Vergleich zum Vorgänger mehr als 95 Prozent der aerodynamischen Oberflächen verändert habe. Das Reglement sei bis in die Grauzonen ausgereizt worden: „Es ist immer toll, wenn man ein Schlupfloch in den Regeln findet. Im neuen Auto stecken ein paar clevere Innovationen.“

Auch beim Fahrerpersonal hat sich Aston Martin neu aufgestellt. Mit Fernando Alonso präsentierte Mike Krack letzten Sommer einen Hochkaräter als Nachfolger für Sebastian Vettel. Die prominente Verpflichtung zeigt die Ansprüche des Teams. Im Alter von 41 Jahren zählt der spanische Doppelweltmeister immer noch zu den schnellsten Fahrern im Feld. Sollte es mal nicht nach Wunsch laufen, wird Alonso die Verantwortlichen seinen Frust aber auch spüren lassen.

Alonso nur die Nummer 2?

Für Konfliktpotenzial sorgt auch der Mann im zweiten Aston-Cockpit. Mit Lance Stroll bekommt Alonso den Sohn von Teambesitzer Lawrence Stroll als Gegner. Wenn sich in der Vergangenheit die Frage gestellt hat, wer neue Teile zuerst bekommt, dann hieß die Antwort meistens Stroll. Schon beim Shakedown in Silverstone waren die Rollen klar verteilt. Stroll durfte die Jungfernfahrt absolvieren und drehte eine Runde mehr. Ewig wird sich Alonso sicher nicht mit der Rolle als Nummer 3 abfinden. Man darf gespannt sein, wie lange es der Teamführung gelingt, den iberischen Vulkan am Ausbruch zu hindern.

Bei der Präsentation zeigte sich Alonso noch handzahm: „Ich bin total motiviert. Das ist das größte Projekt meines Lebens. Ich bin sicher, dass dieses Team in den nächsten Jahren ganz vorne mitfahren kann. Wir müssen die Saison mit einer guten Basis starten, auf der wir dann aufbauen. Vielleicht reicht es nicht direkt für Siege. Auf lange Sicht dürfen wir aber nicht mit dritten oder zweiten Plätzen zufrieden sein.“

Der Optimismus liegt in den Summen begründet, die seit der Übernahme durch Lawrence Stroll investiert wurden. Die Belegschaft hat sich auf fast 1000 Mitarbeiter verdoppelt. Im Mai soll der neue Fabrik-Campus den Betrieb aufnehmen. Dann arbeiten endlich alle Ingenieure unter einem Dach. Interessant wird, wie lange Alonso braucht, um sich an das Team und seinen neuen Dienstwagen zu gewöhnen. Vor der Saison bleiben nur drei Testtage in Bahrain, um sich einzugrooven und die ersten Kinderkrankheiten auszumerzen. Hoffentlich wartet da nicht wieder eine böse Überraschung. ■

ASTON MARTIN

Die Strömung wird zwischen dem Seitenkasten und der Ausbeulung der Motorhaube nach unten zum Heck geführt

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Es lebe die Vielfalt

Die neuen Formel-1-Autos bieten noch immer eine große Vielfalt. Das könnte auch so bleiben. Die Teams müssen nur lernen, ihre Technik besser zu präsentieren.

Von: **Michael Schmidt**

Die Karten liegen auf dem Tisch. Zwei Wochen vor dem Saisonstart kennen wir mit Ausnahme von Red Bull die neuen Autos. Um es vorwegzunehmen: Die Formel 1 wurde nicht neu erfunden. Das geht eigentlich schon gar nicht mehr. Das Reglement ist zu eng gestrickt, und der Budgetdeckel setzt Grenzen beim Verlangen, alles auf den Kopf zu stellen.

Deshalb blieben alle ihrem Konzept treu. Keiner hat den Red Bull komplett nachgebaut, keiner den Ferrari in Gänze kopiert. Den Mercedes sowieso nicht. Nur Mercedes verstand seine eigene Idee. Es wurden nur Details übernommen. Vom Red Bull die Rampe am hinteren Ende der Seitenkästen und die plateauförmige Ausbuchtung der Motorabdeckung. Von Ferrari die Badewanne mit den Kiemen auf der Oberseite der Seitenteile. Von Alpine die minimalistischen Frontflügel-Elemente.

Große neue Ideen sucht man vergebens. Vielleicht gibt es sie, doch dann liegen sie verborgen unter der Verkleidung. Einen Doppeldiffusor oder Vergleichbares haben wir bis jetzt noch nicht entdeckt. Ferraris angeblicher Trick mit der Luftschleuse am Ansatz der Seitenkästen ist sicher kein Matchwinner. Da werden entweder Steuergeräte gekühlt oder meinetwegen auch die Strömung beschleunigt, die am Cockpit entlangfließt. Einen größeren Einfluss wird da eher schon Ferraris Ansatz haben, alle Kühler in Bodennähe zu platzieren. In den letzten zwei Jahren waren viele Teams dazu übergegangen, die Kühler huckepack zu nehmen, um im unteren Bereich der Seitenkästen schlank zu bauen.

Ich finde es gut, dass die Autos weiter unterscheidbar bleiben. In der abgelaufenen Ära näherten sich die Konzepte immer mehr an. Mit den Groundeffect-Autos gibt es offenbar mehr als einen Weg zum Ziel. Man muss deshalb Mercedes wünschen, dass sie mit ihrem Mut irgendwann Erfolg haben und uns neben Red Bull und Ferrari ein drittes Modell erhalten bleibt. Obwohl der W14 darauf hindeutet, bin ich mir nicht sicher, ob das so bleiben wird. Toto Wolff deutete an, dass sich das Gesicht des Autos noch dramatisch ändern könnte.

> „Wir haben mit unserem Vorjahresauto Mut bewiesen und sind damit über weite Strecken auf die Nase gefallen. Ich hoffe, wir haben daraus gelernt."
>
> Toto Wolff

Interessant ist, dass bei aller Detailverliebtheit der Ingenieure immer noch die Grundwerte Priorität haben. Alle haben verstanden, dass man besser erst einmal sein Auto ans Gewichtslimit bringt, bevor man mit einer neuen Bremsbelüftung eine Hundertstelsekunde Zeit gewinnt. Gewicht ist garantierte Rundenzeit. Leider hat das negative Auswirkungen auf die Optik. Immer öfter verdrängt blankes Kohlefaser die traditionelle Lackierung der Autos. Bei Ferrari verschwindet Rot, bei Alpine Blau, und Mercedes stellt gleich ganz von Silber auf Schwarz um.

Red Bulls überragender Topspeed hat die Konkurrenz ebenfalls zum Nachdenken angeregt. Plötzlich ist Reduzierung von Luftwiderstand so wichtig wie ein paar Punkte mehr Abtrieb. Vergleichen Sie alte und neue Flügel: Sie werden feststellen, dass 2023 jeder weniger Flügel in den Wind stellt als zuvor. Wer zu langsam auf der Geraden ist, macht sich verwundbar im Zweikampf. Das tut mit Autos, die das Hinterherfahren erleichtern, umso mehr weh. Ein schlechter Startplatz ist kein so großes Malheur mehr, wenn man Topspeed hat. Max Verstappen hat es 2021 gleich vier Mal gezeigt.

Die Teams dürften auch aus den Fehlern des ersten Jahres der neuen Fahrzeuggeneration gelernt haben. Stabiler Abtrieb ist wichtiger als ein hoher Maximalwert. Lieber etwas mehr Federweg und Fahrkomfort als ein paar Kilo mehr Anpressdruck. Der Fahrer dankt es mit Vertrauen. Das stimmt mich optimistisch. Wenn alle ihre Schwachstellen gut abgearbeitet haben, könnte das Feld enger zusammenrücken.

Bei den Präsentationen gibt es noch viel zu lernen. Red Bull machte es am schlechtesten, Ferrari am besten. In dieser Zeit des Jahres sind die Autos die Stars. Also muss man ihre Enthüllung zelebrieren. Dann sollten die Techniker das Wort haben und nicht die Teamchefs und Fahrer. Das hat nur Alpine gut hingekriegt. Der Rest spielte auch verbal Versteckspiel. Wozu? In Bahrain müssen sowieso alle die Hosen runterlassen. ■

RETURN TO SENDER

Neue Formel-1-Autos

Wie gefallen Ihnen die 2023er-Autos? Der Autor freut sich über Ihre Meinung. Schreiben Sie uns eine E-Mail an: msa-lesertribuene@motorpresse.de

WERK

Ferrari und Mercedes sind sich treu geblieben: Beide gehen ihren eigenen Weg und kopieren nicht Red Bull

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Formel 1

Reaktion der FIA

Die FIA steht nach einem Update des Internationalen Sportgesetzes massiv in der Kritik. Der Vorwurf lautet, man wolle die Fahrer mundtot machen. Der Weltverband ersucht um Klarstellung.

Von: **Andreas Haupt**

Die Formel 1 ist eine weltweite Bühne. Die Fahrer nutzten sie in den letzten Jahren verstärkt, um ihre Botschaften nach außen zu tragen: Für mehr Umweltschutz, für Gleichberechtigung, gegen politische Unterdrückung. Sie werden dafür von vielen Fans gefeiert. Umso größer war das Unverständnis, nachdem die FIA den „International Sporting Code“ im Dezember änderte.

Konkret geht es um Artikel 12.2.1n, in dem die Behörde auf den Neutralitätsgrundsatz hinweist und politische, religiöse sowie persönliche Äußerungen untersagt. Es sei denn, man hole sich vorab die Erlaubnis ein. Die Fahrer kritisierten das Handeln der FIA. Und sie machten klar, sich weiter für ihre Überzeugungen einzusetzen. Inzwischen hat die FIA den Artikel um eine Leitlinie zur Klarstellung ergänzt. Sie pocht auf Neutralität im offiziellen Rahmen, zum Beispiel auf dem Podest, während der Nationalhymne und sonstigen „offiziellen Aktivitäten auf dem Spielfeld“. Abseits davon sollen sich die Fahrer frei äußern dürfen. ■

WILHELM

Im Rahmen des Rennens sollen die Fahrer Neutralität zeigen

Formel 1

Interesse an Schumi Jr

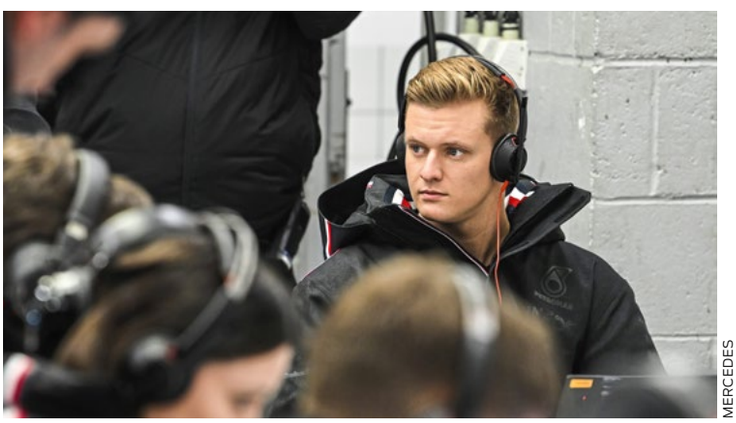
Mick Schumacher hat sich mit seiner neuen Rolle auf der Mercedes-Ersatzbank angefreundet. Der junge Deutsche ist optimistisch, dass er bereits 2024 in die Startaufstellung der Formel 1 zurückkehrt.

Von: **Andreas Haupt**

Das Cockpit beim Haas-Rennstall musste Mick Schumacher nach zwei Jahren für Rückkehrer Nico Hülkenberg räumen. Mercedes gab dem 23-jährigen Deutschen die Chance, mit der Formel 1 verbunden zu bleiben. Schumacher erfüllt dort in dieser Saison die Pflichten des Ersatzpiloten und fährt, so oft wie möglich, in der virtuellen Welt des Simulators.

„Ich habe Mick mal im Simulator besucht. Er hat dort die Möglichkeit, an seinem eigenen Fahrstil zu tüfteln. Er kann beispielsweise evaluieren, wie man am besten mit den Reifen umgeht. Dieses Feedback gibt es selbstverständlich auch in die andere Richtung. Mick ist ein wichtiges Asset, um Lewis sowie George zuzuarbeiten“, erklärt Mercedes-Teamchef Toto Wolff. Hamilton und Russell sollen durch die gewonnenen Erkenntnisse von Schumacher profitieren – zum Beispiel bei der Arbeit mit dem Setup des Autos.

Schumacher selbst will die Saison auf der Ersatzbank bestmöglich nutzen: „Ich bin in einer guten Lage, in der ich lernen und das Beste aus diesem Jahr an der Seitenlinie machen kann.“ Mit einem Auge schielt er bereits auf eine Rückkehr. „Natürlich gibt es keine Garantie dafür“, sagt Schumacher. Doch er sieht seiner Zukunft optimistisch entgegen: „In diesem Winter sind bereits einige Leute auf mich zugekommen, und haben Interesse bekundet. Ich mache mir in dieser Hinsicht also keine großen Sorgen.“ ■



MERCEDES

Wann sehen wir Mick Schumacher wieder in einem Rennauto?

NACHRICHTEN

HAMILTONS VERTRAG

Der Vertrag von Lewis Hamilton läuft Ende 2023 aus. „Wir hatten im Winter ein erstes Gespräch“, sagt Mercedes-Teamchef Toto Wolff dazu. Weder er noch Hamilton wollen sich treiben lassen: „Wir haben das ganze Jahr über Zeit. Das Alter spielt keine Rolle. Ich sehe den besten Lewis, seit er für Mercedes fährt.“ Hamilton ist 38 Jahre alt – und noch hungrig. Mercedes müsse ihm trotz der verkorksten Vorsaison nichts mehr beweisen.

OCONS ERKRANKUNG

Esteban Ocon durchlebte einen harten Winter. Eine Lungenerkrankung, ausgelöst durch einen Virus, setzte dem Alpine-Fahrer zu und schränkte das Training ein. „Eineinhalb Monate habe ich darum gekämpft, wieder auf mein altes Fitnesslevel zurückzukommen. Aber ich bin wieder bei 100 Prozent“, beschwört der Franzose.

UPDATE ZU ANDRETTI

Andretti will mit GM ein elftes F1-Team gründen. Alpine bestätigte nun offiziell, dass man bei einer Zusage den Antriebsstrang liefern würde. McLaren ist das zweite Team, das Andretti positiv gesonnen ist. „Solange die Bekanntheit der Formel 1 dadurch steigt und mehr Sponsoren kommen“, führt McLaren-Boss Zak Brown aus. „Es geht darum, den Kuchen zu vergrößern, statt ein größeres Stück des bestehenden Kuchens auszuhandeln.“ Brown plädiert dafür, dass Neueinsteiger eine höhere Eintrittsgebühr entrichten müssen. Die aktuellen 200 Mio. Dollar entsprächen nicht mehr dem Marktwert der Teams.

VIERTE DRS-ZONE

2022 wurde die vierte DRS-Zone nach den Trainings entfernt. 2023 soll sie im Albert Park bestehen bleiben. Die Veranstalter versprechen sich davon den schnellsten GP Australien der Geschichte.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Der Beinahe-Weltmeister

Der Ferrari F10 war einer von vielen Beinahe-Weltmeistern der Scuderia. Obwohl der Konstruktion von Aldo Costa die Genialität fehlte, hielt Fernando Alonso das Titelrennen bis zum Finale offen. Dort scheiterte Ferrari nicht am Auto, sondern an der falschen Strategie.

Von: **Michael Schmidt**

Der Ferrari F10 war ein konservatives Rennauto. Das Auto, das intern die Codenummer 661 trug, war nirgendwo besonders gut und nirgendwo besonders schlecht. Eine Allzweckwaffe, die durch Standfestigkeit bestach. Die beiden Ferrari-Piloten legten in den 19 Rennen der Saison 11 215 Kilometer zurück. Red Bull nur 10 778, McLaren 10 476 Kilometer.

Neue Regeln zwangen den Konstrukteuren viele Umbauten auf. Auf Kers verzichteten die Teams freiwillig. Das Verbot des Doppeldiffusors scheiterte am Veto von Red Bull. Dafür wurden Tankstopps abgeschafft. Größere Tanks verlängerten die Autos erheblich. Chefdesigner Nikolas Tombazis erklärte: „Das zusätzliche Volumen für den Tank nimmt mehr Platz weg, als uns der Verzicht auf Kers schenkt." Die Autos waren beim Start 780 Kilogramm schwer und lagen im Ziel nahe dem neuen Mindestgewicht von 620 Kilogramm. Die Abstimmung musste wieder ein Kompromiss sein. Ferrari entwickelte eine Vorrichtung, die es erlaubte, die Vorderachse beim Boxenstopp mit einem Handgriff abzusenken.

Schmalere Vorderreifen

Auch die schmaleren Vorderreifen bereiteten den Ingenieuren Sorgen. 245 statt 270 Millimeter Breite veränderten nicht nur die Strömung Richtung Heck. Um die Vorderreifen zu entlasten, musste mehr Gewicht nach hinten. Das aber stresste die Hinterreifen. Radkappen waren 2010 ebenso verboten wie der Werkstoff MMC, sprich faserverstärkte Metalle. Die Radträger wurden deshalb zum Sorgenkind.

2009 mussten die meisten Teams den Doppeldiffusor in Autos nachrüsten, die dafür gar nicht vorgesehen waren. Ein Jahr später wurde das halbe Auto für den Aero-Trick adaptiert. Der doppelte Boden im Heck verlangte neue Anlenkpunkte für den Motor, ein schlankeres Getriebe, ein modifiziertes Layout der Hinterachse und schmaler anliegende Kühler. Um mehr Luft unter das Auto strömen zu lassen, wurde die Nase höhergelegt. Die um drei Grad angewinkelte Motor-/Getriebeeinheit stach aus der Mainstream-Technik heraus. Das vergrößerte die Diffusor-Expansion.

Andere Aero-Tricks kopierte das Designteam um Technikchef Aldo Costa von der Konkurrenz. Den F-Schacht von McLaren, das Anblasen des Diffusors von Red Bull. Auch das Segel hinter der Airbox wurde Standard. Es sollte die Anströmung des Heckflügels verbessern. Von der Seite sah der Ferrari aus wie ein roter Kombi.

Probleme beim Motor

Die Flatterflügel bekam Ferrari nie so richtig in den Griff. Deshalb machte Teamchef Stefano Domenicali auch eifrig Politik für strengere Belastungstests.

Beim Motor musste Ferrari nachbessern. Weil es zu Saisonbeginn Probleme mit dem pneumatischen Ventiltrieb gab, war Ferrari zunächst gezwungen, die Leistung seines V8 um 10 PS zu reduzieren. Aber auch wenn man volle Power fahren konnte, reichte der 056-Motor nicht an den Mercedes-V8 heran. Der

REINHARD

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

DIE ERFOLGE

WILHELM

Debüt: GP Bahrain 2010
GP-Einsätze: 19
Einsatzzeit: 2010

Siege: 5
Pole-Position: 2
Punkte: 396

hatte gut 20 PS mehr in der Hinterhand. Der neue Motorenchef Luca Marmorini stand von Anfang an unter Druck. Doch ihm waren die Hände gebunden. Die V8-Entwicklung war weitgehend laut Reglement eingefroren.

Weil in der Vorsaison früh klar war, dass Ferrari nicht um den Titel fahren würde, lenkte Costa sämtliche Anstrengungen schon im Spätsommer 2009 auf den F10. Deshalb kam Ferrari 2010 auch gut aus den Startlöchern. Fernando Alonso gewann den Saisonauftakt in Bahrain. Dem guten Start folgte eine lange Phase, in der Ferrari im Windschatten seiner Gegner von Red Bull und McLaren mitschwamm, bis das Team aus Maranello alle guten Features der Konkurrenz erfolgreich kopiert hatte und mit dem Doppelsieg beim GP Deutschland die zweite Luft bekam. Nach weiteren Siegen in Monza, Singapur und Korea ging Alonso als Favorit ins Finale. Ihm hätte ein vierter Platz gereicht. Der Spanier fürchtete nur einen Crash oder einen Defekt. Und dann verzockte sich sein Team grandios mit der Strategie, weil man Alonsos Rennen auf Mark Webber ausrichtete und nicht auf Sebastian Vettel. Falsches Boxenstopp-Timing warf den Ferrari-Piloten hinter Vitaly Petrov. Dort blieb er auch. Der Topspeed zählte zu den wenigen Schwächen des Ferrari F10. ■

DIE TECHNIK

REINHARD

Bezeichnung: Ferrari F10
Chassis: Carbon-Monocoque
Motor: Ferrari V8, 750 PS bei 18 000/min
Getriebe: Ferrari, 7-Gang, Quickshift
Vorderachse: 2/2 Querlenker, Pushrod, Nullkiel
Hinterachse: 2/2 Querlenker, Pushrod
Reifen: Bridgestone
Länge: 5044 mm
Breite: 1800 mm
Höhe: 1015 mm
Radstand: 3355 mm
Spur vorne: 1470 mm
Spur hinten: 1405 mm
Tank: ca. 210 l
Gewicht: 620 kg

DAS DETAIL

REINHARD

Ohne das Airbox-Segel wäre der Ferrari F10 ein elegantes Auto gewesen. Die hoch aufgereckte Nase hatte auf der Oberseite eine leichte Delle. Der dreieckige Kühleinlass der an den Kanten abgerundeten Seitenkästen wies bereits aerodynamische Zusatzelemente auf, die später Schule machen sollten. Ein großes Leitblech parallel zum Chassis, eine vorgelagerte Lippe am vorderen Unterboden und einen vertikalen Seitenkastenflügel. Der größere Tank ließ das Auto im Vergleich zu 2009 um 30 Zentimeter und den Radstand um 14 Zentimeter wachsen. Zwei Elemente wurden im Verlauf der Saison nachgerüstet. Der F-Schacht, den McLaren erfunden hatte, debütierte beim GP Spanien. Die Fahrer mussten mit der linken Hand eine Schleuse schließen, um für Strömungsabriss am Heckflügel zu sorgen. Der angeblasene Diffusor kam beim GP Europa. Der Auspuff wurde dafür zwischen die hinteren Querlenker verlegt.

Solide Konstruktion: Der Ferrari F10 war nicht das schnellste, aber das zuverlässigste Auto

REINHARD

Der Ferrari F10 reckte die Nase hoch in den Wind

WILHELM

In Singapur feierte Alonso einen Start-Ziel-Sieg

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Im Januar 2024 feiert die neue Corvette Z06 GT3.R beim 24h-Rennen in Daytona ihr Renndebüt

CORVETTE RACING

Vette auf die Zukunft

Seit über 25 Jahren macht General Motors GT-Sport mit der Corvette – fast immer als Werkssport. Nach dem Ende der GTLM-Ära müssen die Amis umdenken und ein Kundensportauto für die GT3-Klasse entwickeln. Wir sprachen mit dem Entwicklungsteam über das Konzept und die Unterschiede zum GTLM-Auto.

Von: **A. Cotton, M. Schurig**

Ein Jahr vor dem Renndebüt der Corvette Z06 GT3.R beim 24h-Rennen in Daytona präsentierten Corvette Racing und GM Motorsport im Januar an gleicher Stelle den neuen GT3-Flitzer. Bisher hatte Corvette die GT3-Klasse gemieden wie der Teufel das Weihwasser – GT-Sport war für die Amis immer gleichbedeutend mit Werkssport.

Nun musste die Sportabteilung umdenken: Plötzlich stehen Kundensportthemen wie Ersatzteilpreise, Anschaffungskosten, Service- und Wartungsfreundlichkeit, Bedienkonzepte für die Amateurpiloten, technischer Support oder Einsatzkosten pro Kilometer im Fokus – denn Corvette trifft auf zwei Dutzend etablierter GT3-Hersteller, die seit vielen Jahren im Geschäft sind. Da muss man schon was auspacken, um mögliche Kunden von den Gegnern wegzulocken …

Eine Konstante bleibt erhalten: Corvette Racing kooperiert wie seit 25 Jahren weiter mit den Spezialisten Pratt & Miller Engineering. Im Unterschied zu früher bauen die Corvette-Experten aus New Hudson (Michigan) aber nicht das Rennchassis von Grund auf neu, sondern beziehen das Teil vom Produktionsband – so wie im GT3-Sport üblich.

Reduzierte Komplexität

Pratt & Miller ist für die Integration des Überrollkäfigs in das Aluminiumchassis zuständig. Ein Fokus beim Design der Käfigstruktur lag darauf, den Einstieg für unterschiedlich große Fahrer zu optimieren und dabei gleichzeitig die Effizienz der Boxenstopps zu verbessern. Die Käfige sind in Zukunft keine Maßanfertigung mehr, sondern wurden über Schablonen gezielt für die Produktion größerer Stückzahlen ausgelegt. Übernommen wurde vom GTLM-Auto die seitliche Honeycomb-Crashstruktur, die beim Seitenaufprall maximale Sicherheit gewährt und die Gefahr des Eindringens von Fremdteilen verringert.

> „Beim GTLM-Auto spielte die Service-Freundlichkeit eine untergeordnete Rolle. Jetzt müssen Kundenteams auf Anhieb mit dem Auto klarkommen."
>
> Corvette-Technikchef Johnson

Bei der Auslegung des Bodywork-Kits hat Corvette Racing darauf geachtet, dass alle Teile gut zugänglich und schnell zu tauschen sind. Das Gleiche gilt beispielsweise auch für die Erreichbarkeit der einstellbaren Dämpfer, um die Setup-Arbeit zu optimieren. Aus dem Grund sind auch die Kühler fix am Vorderbau montiert und nicht mehr an der abnehmbaren Fahrzeugfront wie beim GTLM-Auto. „Die Service-Freundlichkeit hatte beim Design des GT3-Autos eine hohe Priorität", so Ben Johnson, Technikdirektor bei Corvette Racing. „Beim GTLM-Auto hat das nur eine untergeordnete Rolle gespielt, denn der Einsatz erfolgte über das Werksteam. Die Kundenteams müssen unabhängig von jeder Unterstützung mit dem Rennauto auf Anhieb klarkommen, deshalb haben wir die Komplexität reduziert und die Wartungs- und Service-Freundlichkeit erhöht – gerade auch mit Blick auf Einsätze in unterschiedlichen Weltregionen oder bei unterschiedlichen Rennformaten – inklusive der 24h-Rennen."

Die Abwendung von der Einzelanfertigung hin zur GT3-Massenproduktion hat die Bauzeiten drastisch verkürzt: „Mit dem neuen Konzept sind wir in der Lage, ein GT3-Auto in nur acht Wochen fertigzustellen", so Johnson. Dabei profitiert man von einer neuen Logistik, die eine bessere Bevorratung von Ersatzteilen und Bauteilen vorsieht, sodass der Aufbau neuer Autos nicht nur nacheinander, sondern auch parallel erfolgen kann.

Der Motor ist eine direkte Ableitung aus der Serie, 70 Prozent der Bauteile sind identisch. Zwar wurde das LT6-Triebwerk mit

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

5,5 Litern Hubraum und acht Zylindern auf das FIA-GT3-Reglement angepasst, doch dabei handelt es sich um Petitessen: Der Trockensumpf wurde modifiziert, die gesamte Ölversorgung und Kühlung wurden auf die GT3-Regularien angepasst – immer in Relation zum Straßenauto, nicht zum GTLM-Vorgänger. „Insgesamt ist der Motor sehr nahe am Straßentriebwerk aus der Z06, was natürlich auch auf der Kostenseite Vorteile bringt“, sagt die stellvertretende Projektleiterin bei GM, Christie Bagne. „Dazu ist der hoch performante Straßenmotor serienmäßig auf hohe Haltbarkeit ausgelegt, was uns auf der Motorsportseite geholfen hat.“

Da in der GT3-Klasse kein sonischer Restriktor wie in der GTLM-Klasse zum Einsatz kommt, erhöht sich die Schaltdrehzahl für die GT3-Corvette auf 6800/min (6300/min für die GTLM-Variante), die Spitzendrehzahl liegt weiter bei 7400/min.

Beim Powertrain springen die Modifikationen im Getriebebereich ins Auge: Das Gehäuse wurde komplett überarbeitet, um die Aufhängungspunkte nach GT3-Reglement abzudecken und gleichzeitig die Verstellmöglichkeiten beim Fahrwerk zu öffnen, denn die Corvette Z06 GT3.R wird ja ab 2024 global eingesetzt und fährt damit auch auf Rennstrecken, wo bisher noch nie eine Corvette am Start stand.

Als Spekulation steht unter anderem im Raum, dass ein Corvette-Kundenteam beim 24h-Rennen auf der Nordschleife des Nürburgrings an den Start gehen

> „Der V8-Motor mit flacher Welle ist nahe am Straßentriebwerk der Z06, was natürlich auf der Kostenseite Vorteile für den Rennsport bietet.“
>
> GM-GT-Projektleiterin Bagne

könnte. Dazu mussten Vorkehrungen getroffen werden, um das Setup an unterschiedliche Reifenhersteller anzupassen. Die Doppelquerlenker an Vorder- und Hinterachse stammen wie vom Reglement gefordert aus dem Serienmodell Corvette Z06.

Besonders die Reifenthematik ist Neuland für Corvette Racing, da die Amis bisher fast ausschließlich mit Michelin verbandelt waren. „Generell ist es natürlich einfacher, ein Auto auf einen Spezialreifen für Werkseinsätze hinzuentwickeln. Im Kundensport ist das anders, denn es kommen neue Streckenprofile und neue Reifenhersteller dazu, und es gibt keine fahrzeugspezifische Weiterentwicklung der Reifen“, so Technikchef Ben Johnson.

Der Amerikaner verweist darauf, dass die bisherigen Corvette-Rennwagen explizit für Profi-Rennfahrer entwickelt wurden, mit der neuen GT3-Corvette müssen in Zukunft auch Privatfahrer klarkommen. Das erhöht die Anforderungen an die Fahrbarkeit, was wiederum bei der Auslegung von Fahrwerk und Kinematik berücksichtigt werden musste: „Wir mussten sicherstellen, dass das Kundenauto einerseits eine hohe Stabilität besitzt und leicht zu fahren ist, damit sich die Privatfahrer wohlfühlen. Andererseits müssen die Profis in der Lage sein, die maximale Performance aus dem Auto herauszuholen – das ist der Zielkonflikt, den wir als GT3-Hersteller unter einen Hut bringen mussten.“

Das neue Aero-Lastenheft

Bei der Aero-Entwicklung ging es darum, die beste Kombination aus Abtrieb, Luftwiderstand und Kühlung zu treffen. Eine Übertragung aus dem GTLM-Konzept war nicht möglich, da sich die Anforderungen der Regelwerke unterscheiden: Die Performance-Fenster sind völlig anders definiert, demzufolge musste Corvette fast bei null beginnen. „Das GT3-Regelwerk schreibt vor, dass einige Flächen und Profile der Außenhaut wie beim Dach der Serie entsprechen müssen“, sagt Johnson. „Andererseits ist das Aero-Reglement in der GT3-Klasse liberaler als in der GTLM, weil die Autos viel unterschiedlicher sind. Daher muss der Regelgeber mehr Freiraum gewähren, sodass alle GT3-Hersteller das gleiche Performance-Fenster überhaupt erreichen können.“

Beim Aero-Konzept gab es neue Prioritäten. „Wir haben einige Ziele im Aero-Lastenheft zugunsten der Fahrbarkeit verändert“, so Johnson. „Das betrifft beispielsweise die Nickempfindlichkeit oder die Aero-Lastverteilungen im Kurvenverlauf. Das Ziel bestand darin, das Auto stabiler zu machen, damit sich Privatfahrer wohler fühlen.“

Die optimierte Luftströmung an der Frontpartie erhöhte dabei auch die Effizienz der neu entwickelten Bauteile wie Heckspoiler und Heckdiffusor, ebenso wie die Kühlung des Powertrains. „In Summe ging es darum, möglichst viel stabilen Abtrieb vom Unterboden zu generieren“, so Johnson. Vereinfacht gesagt haben die Designer bei der Z06 GT3.R Performance und Komplexität reduziert, um Kosten zu senken und die Fahrbarkeit zu erhöhen.

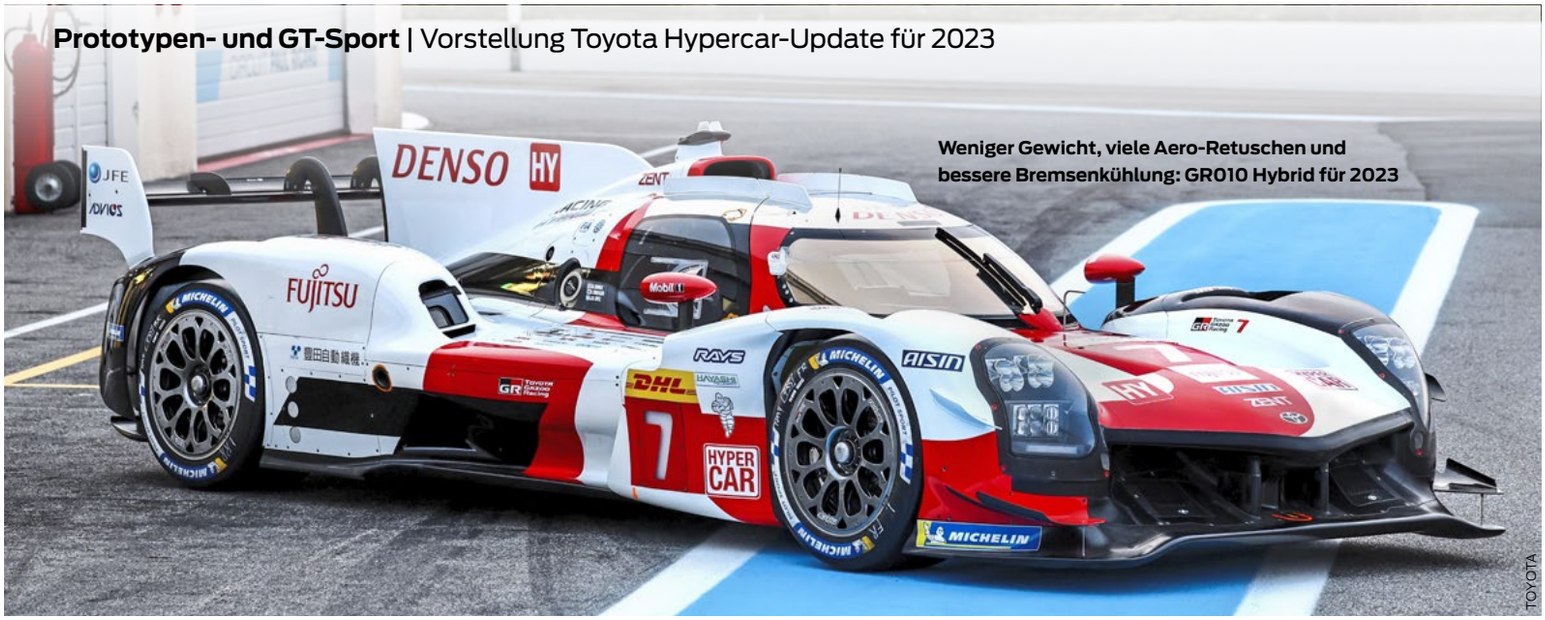
Die Homologation des ersten von Corvette Racing entwickelten GT3-Kundensportautos erfolgt im Oktober 2023. Für die praktische Erprobung gönnt sich Corvette Racing damit zwölf Monate, denn die Testarbeit begann im September 2022. Im nächsten Jahr werden vier Corvette Z06 GT3.R in der IMSA am Start stehen, dazu zwei weitere GT3-Corvetten in der Sportwagen-WM (WEC) – ein Entwicklungsjahr unter Rennbedingungen. Ende 2024 beginnt die Auslieferung an die Kundenteams. Damit decken sich die Zeitpläne von Corvette Racing mit Ford, die auf Basis des neuen Mustang-Modells ebenfalls ein globales GT3-Modell mit Multimatic entwickeln.

Bisher war Amerika der weiße Fleck auf der GT3-Weltkarte, das ändert sich 2024. Mal schauen, wer von den beiden Herstellern die Nase im amerikanischen GT3-Duell vorn haben wird. ■

CORVETTE RACING

Neues Aero-Konzept: Viel Abtrieb vom neuen Unterboden, dazu ein neuer Heckdiffusor und ein mächtiger Heckflügel mit Schwanenhals-Aufhängung

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.



Weniger Gewicht, viele Aero-Retuschen und bessere Bremsenkühlung: GR010 Hybrid für 2023

TOYOTA

Wie groß ist groß?

Toyota stellt am Mittwoch die Evo-Version seines Hypercars für die Sportwagen-WM vor. Doch was bedeutet das genau? Ein großes Paket, um gegen Ferrari und Peugeot wettbewerbsfähig zu bleiben? Oder nur ein kleines Facelift, um die vielen Regeländerungen abzudecken?

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Der Name des „neuen" Toyota-Hypercars ist schon mal der alte: Toyota GR010 Hybrid. Vielleicht ein Etikettenschwindel? Laut Toyota nein, denn Chassis und Powertrain blieben weitgehend unverändert, und damit eben auch der Name. Jeder Hypercar-Hersteller hat über die Homologationsphase von fünf Jahren eine gewisse Anzahl an Jokern zur Verfügung, um Updates zu machen. Hier wird unterschieden zwischen Performance, Zuverlässigkeit und Kosten. „An der Performance darf man nur arbeiten, wenn man dem Regelgeber beweisen kann, dass man ein echtes Defizit hat," erklärt Toyota-Technikdirektor Pascal Vasselon. Da die Performance der Hypercars über die Balance of Performance (BOP) quasi eingefroren ist, müsste es der Logik nach immer um Zuverlässigkeit und Kosten gehen – doch diese Annahme führt ganz sicher in die Irre!

> „In den letzten zwei Jahren hatten wir wegen der wechselnden Rekuperationsraten Probleme mit der Bremsenkühlung, das konnten wir mit neuen Zuführungen lösen."
>
> Toyota-Technikchef Vasselon

Gewicht als Evo-Ziel

Zumal das Reglement auch noch ein bewegliches Ziel ist, weil Hypercars und LMDh aus Amerika über die Konvergenz angeglichen wurden. Also noch mal: Was hat Toyota für 2023 wirklich verändert? Laut Technikchef Vasselon primär das Gewicht: „Das Auto war seit dem Start 2021 übergewichtig, was auch mit den vielen Regeländerungen zu tun hatte. Einen Teil davon hatten wir für 2022 korrigiert, aber wir lagen auch letztes Jahr noch deutlich über dem Mindestgewicht von 1040 Kilo." Gewicht zu reduzieren ist aufwendig, denn man muss viele Bauteile gleichzeitig anfassen, um das Ziel zu erreichen. Der V6-Motor und das Getriebe wurden ebenso erleichtert wie die angeblich neuen Hybridbatterien, was bedeutet, dass man viel Gewicht im Heckbereich gespart hat – das hilft beim Reifenverschleiß. Nur zur Erinnerung: Toyota hatte bereits über den letzten Winter von den Hypercar-Reifen auf die LMDh-Reifen umgesattelt, wo an der Hinterachse breitere Pneus zum Einsatz kommen. Ein Grund war das Gewicht, der zweite die Kastration des Allradsystems, das nach der Konvergenz erst ab 180 km/h zum Einsatz kommen darf.

Interessant in diesem Kontext: An der Frontpartie wurde kein Gewicht eingespart, obwohl dort die relativ schwere Motor Generator Unit (MGU) samt Differenzial und Antriebswellen verbaut ist. „Die hohen Grenzgeschwindigkeiten für den Hybrideinsatz haben den Vorteil des Hybridsystems massiv beschränkt", erklärt Vasselon. „Aber das System leistet immer noch maximal 200 kW, die Lastspitzen sind also gleich, und damit hatten wir am Ende dort kein Einsparpotenzial beim Gewicht."

Der zweite Fokus bei der Überarbeitung des GR010 Hybrid lag bei der Bremsenkühlung. „In den letzten zwei Jahren hatten wir immer wieder Probleme mit der Bremsenkühlung", so Vasselon. „Bei einem Hybridauto ist die Bremsenkühlung wegen der wechselnden Rekuperationsraten kritisch – und manchmal hatten wir Mühe, weil man unsere Zuluftkanäle nicht perfekt in der Größe anpassen konnte." Aus diesem Grunde veränderte Toyota für 2023 die Belüftungskanäle und ihre Einlassöffnungen.

Und in diesem Kontext gibt Vasselon zu, dass es auch einige aerodynamische Updates gegeben hat: Die seitlichen Endplatten am Heckflügel wurden verkleinert, dazu gab es neue Dive Planes an den vorderen Radhäusern, außerdem wurde die Aerodynamik oberhalb des Frontsplitters deutlich modifiziert. Das Bodywork wurde mit Blick auf die Wechseldauer optimiert, und neue Frontscheinwerfer sollen die Sicht bei Nacht optimieren.

Wir spielen jetzt mal Toyota und sagen zum Regelgeber: „All diese Maßnahmen dienen nur der Zuverlässigkeit und reduzieren die Kosten!" Die Antwort: Sicher nicht!

Deutlicher Fortschritt?

Wie groß ist das Toyota-Paket in Wirklichkeit? Das neue Regelwerk verpackt viele Performance-Parameter in sehr kleine Boxen: Laptime-Performance, Hybrid- sowie Motorleistung und Aero-Effizienz. Das Gewicht schlägt bei allen fahrdynamischen Faktoren stark durch, insofern war es vielleicht ein cleverer Schachzug von Toyota, in den ersten zwei Jahren übergewichtig anzutreten. Für den LMH-Dreikampf mit Ferrari und Peugeot hat Toyota jetzt abgespeckt – und ganz sicher macht sich das auch deutlich auf der Uhr bemerkbar.

Wie hoch der reale Gewinn bei der Rundenzeit oder über einen vollen Stint ist, das weiß nur Toyota. Laut Insider-Informationen handelt es sich tendenziell schon um ein großes Paket, auch wenn es als kleines verkauft wird. Und bei Back-to-Back-Tests war der Neuwagen angeblich auch klar schneller. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Nürburgring Langstrecken-Serie/24h-Rennen: Balance of Performance

Weniger Setup-Freiheiten

Die GT3-Teams müssen sich in der neuen Saison der Nürburgring Langstrecken-Serie und beim 24h-Rennen Nürburgring auf neue Balance-of-Performance-Regularien einstellen, die ihnen weniger Spielraum bei der Setup-Arbeit vorschreiben.

Von: **Bianca Leppert**

Die BOP in der Nürburgring Langstrecken-Serie und beim 24h-Rennen ist und bleibt ein kniffliges Unterfangen. In kaum einer Serie wird so viel über den Ausgleich der unterschiedlichen GT3-Konzepte diskutiert wie auf der Nordschleife. Denn zum einen bringt die Strecke an sich einige spezielle Variablen mit, zum Beispiel mit ihrer Charakteristik und der langen Döttinger Höhe, die aus dem restlichen Konzept herausfällt.

Außerdem sind in der GT3-Klasse bei einigen Herstellern verschiedene Reifen im Einsatz. Die Reifen waren auch der Auslöser für Änderungen am BOP-System. Im vergangenen Jahr kämpfte unter anderem Audi mit Reifenschäden am Michelin-Pneu. Entsprechend passte man an den werksunterstützten Autos den Sturz an. Der unterlag bisher aber keiner Kontrolle. Sprich: Kam man den werksunterstützten Autos in anderen Bereichen der BOP entgegen, konnten die Kundenteams davon profitieren – und beim Sturz trotzdem ihr eigenes Süppchen kochen. Das gehört nun der Vergangenheit an. Denn sowohl der Sturzwert als auch die Flügelstellung müssen am Anfang der Saison verbindlich festgelegt werden und können nur auf Antrag geändert werden. Beim Flügel gilt jetzt eine enge Toleranz von plus/minus einem Grad.

VLN

Die GT3-Teams haben am Nürburgring weniger Spielraum bei der Setup-Arbeit

Damit haben die Teams kaum noch Möglichkeiten, mit dem Setup zu experimentieren. Ein Teamchef sagt: „Das nimmt uns viel Spielraum und ist nun fast wie ein Rennen mit Cup-Autos. Da macht nur noch der Reifen einen Unterschied. Und es gibt keine Ausrede mehr, wenn die BOP nicht passt."

Die Änderung wurde allerdings nicht einfach vom Technikausschuss des ADAC Nordrhein festgelegt, sondern in einer Sitzung der Technical Working Group beschlossen, der auch die auf der Nordschleife vertretenen Hersteller angehören. Insgesamt erhofft man sich dadurch mehr Chancengleichheit sowie weniger Diskussionen und weniger Schlupflöcher. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

LORENZO FÄHRT SUPERCUP

Der fünfmalige Motorrad-Weltmeister Jorge Lorenzo steigt auf vier Räder um. Der Spanier verkündete, dass er in diesem Jahr im Porsche Supercup antreten wird. Es ist die erste komplette Saison für Lorenzo, die er gemeinsam mit Huber Racing in Angriff nehmen wird.

FINALE NLS-AUSSCHREIBUNG

Der DMSB hat die Ausschreibung für die Nürburgring Langstrecken-Serie 2023 genehmigt. Es habe keine gravierenden Änderungen zur vorläufigen Version gegeben, erklärte NLS-Chef Mike Jäger. Nun können sich die Teams auch einschreiben.

MCLAREN BRINGT GT3-EVO

Der McLaren 720S GT3 bekommt ein Update. Die Briten stellten das Paket für den vier Jahre alten Renner für die Saison 2023 vor. Dazu gehören einige Verbesserungen am Bodywork wie Splitter und vordere Stoßstange, ein neuer Heckflügel-Gurney sowie ein überarbeitetes Fahrwerk.

DKR-TEAM HOLT ALMS-TITEL

Das LMP2-Team DKR Engineering aus Luxemburg siegte beim letzten Rennen zur Asian Le Mans Series (ALMS) in Abu Dhabi, damit stehen die DKR-Piloten Salih Yoluc, Charlie Eastwood und Ayhancan Guven als ALMS-Meister fest. Der Meistertitel bringt dem DKR-Team auch eine automatische Einladung zum 24h-Rennen in Le Mans, das 2023 seinen 100. Geburtstag feiert.

SEBRING: ACURA SCHNELL

Beim IMSA-Test in Sebring verbuchte Acura abermals die Bestzeit, nachdem die US-Japaner schon beim Saisonauftakt in Daytona einen Doppelsieg geholt hatten: Filipe Albuquerque (Wayne Taylor Racing) schaffte die schnellste Rundenzeit mit 1.46,450 Minuten, eine halbe Sekunde vor dem Porsche 963 von Mathieu Jaminet. Die zweitägigen Testfahrten dienten zur Vorbereitung auf den zweiten IMSA-Lauf, den 12 Stunden von Sebring, der am 18. März ausgetragen wird. „Das neue Auto verhält sich auf den garstigen Bodenwellen in Sebring deutlich

IMSA

besser als das DPI-Vorgängermodell", sagte Albuquerque. Das Daytona-Siegerteam Meyer Shank Racing verpasste einen Teil des ersten Testtages, nachdem Tom Blomqvist das Auto in der Outlap abgelegt hatte.

PESCAROLO MIT PEUGEOT

Das französische Pescarolo-Team will 2024 einen Peugeot 9X8 in der Sportwagen-WM und beim 24h-Rennen in Le Mans einsetzen, unter der Voraussetzung, dass man das Budget auftreiben kann. Das gab der Eigentümer Jocelyn Pedrono letzte Woche bekannt. Peugeot hat seine Unterstützung zugesagt. Teamgründer Henri Pescarolo hat das Team vor einigen Jahren verkauft und ist nicht mehr am operativen Geschäft beteiligt.

WRT-AUFGEBOT FÜR WEC

Das belgische Langstreckenteam WRT, das ab 2023 die BMW-Werkseinsätze in der WM-Topklasse vornehmen wird, hat sein LMP2-Fahreraufgebot für 2023 finalisiert: Mit Robin Frijns, Sean Gelael und Ferdinand Habsburg starten drei Top-Piloten auf dem LMP2-Auto mit der Startnummer 31. Das Schwesterauto mit der Nummer 41 wird von Rui Andrade, Louis Delétraz und Robert Kubica pilotiert, womit WRT abermals zu den Titelanwärtern zählt.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Teamorder ist legitim und richtig“

Und jährlich grüßt das Murmeltier. Nach zwei WM-Läufen ist Thierry Neuville Tabellendritter und einmal mehr Hyundais Hoffnungsträger. Der 34-jährige Belgier über den Saisonstart, seine neuen Teamkollegen und die frühe Teamorder zu seinen Gunsten.

Von: **Reiner Kuhn**

ROESELER

Herzlichen Glückwunsch zu Ihrem Dienstjubiläum. Seit genau zehn Jahren sind Sie und das Hyundai-Werksteam in der Königsklasse und beißen sich an der Konkurrenz die Zähne aus …
Zehn Jahre ist eine lange Zeit. Aber jeder wünscht sich doch eine lange und möglichst erfolgreiche Karriere, ob nun mit einem oder mehreren Teams. Um ehrlich zu sein, war bei nur zweieinhalb Herstellern die Chance groß, so lange wie bei Hyundai zu bleiben. Und was die Erfolge angeht: Wir haben zweimal den Herstellertitel gewonnen.

Andere Kollegen feierten in dieser Zeit mit VW, Ford oder Toyota zudem den Fahrertitel. Wie sehr sehnt sich ein fünfmaliger Vizechampion nach der Fahrerkrone?
Keine Frage, das ist noch immer mein großes Ziel. Einmal waren wir ganz nah dran. Leider haben wir uns bei der letzten Rallye in Führung liegend einen Plattfuß eingefangen, das hat uns den Titel gekostet. Aber das ist längst abgehakt. Ich schaue lieber nach vorne.

Zwei Rallyes, zweimal auf dem Podium. Zufrieden mit dem Saisonbeginn?
Das passt. Jeder weiß, dass man nach einem guten Monte-Resultat in Schweden aus einer schlechteren Position startet. Gut, dass wir am Ende erneut auf dem Podium standen.

Was hat Sie in Schweden mehr behindert, ihre anfängliche Erkältung oder der dadurch im Vorfeld verpasste Testtag?

> „Seit sich im dritten Auto Fahrer abwechseln, halte ich es für richtig und wichtig, dass diese die beiden Vollzeitpiloten unterstützen.“
>
> Thierry Neuville

Okay, der Donnerstag war schwierig. Aber im Grunde lag es weder an mir noch am Auto, sondern nur an unserer Startposition. Am Freitag hat uns der Craig (Teilzeit-Teamkollege Breen) auf zehn Kilometern 21 Sekunden eingeschenkt. Ganz ehrlich, so schlecht kann man gar nicht fahren. Ab Samstagmorgen haben wir sofort Boden gutgemacht und bis zum Ziel den Abstand auf Craig um über 30 Sekunden reduziert. Leider konnte sich „EP“ (Vollzeit-Teamkollege Esapekka Lappi) nicht belohnen. Vor allem im Vorfeld hat er einen Superjob gemacht.

Inwiefern?
Er saß im Dezember und zu Jahresbeginn im Auto und hat das Basis-Setup für Schweden gemacht. Da ich wegen meiner Erkältung nur einen Winter-Testtag hatte, habe ich seine Einstellungen bis auf kleine Änderungen bei der Balance übernommen und kann mich nur bedanken.

Sie haben 2023 schon sieben Wertungsprüfungen gewonnen – mehr als Ihre drei Teamkollegen Lappi, Breen und Sordo zusammen. Wie sehr freut es sie, dass Ihr neuer Teamchef Cyril Abiteboul schon beim zweiten Lauf auf Teamorder setzte und Breen Sie vorbeilassen sollte?
Ich war immer für Chancengleichheit im Team. Aber seit sich im dritten Auto Fahrer abwechseln, halte ich es nicht nur für legitim, sondern auch für richtig und wichtig, dass diese den beiden Vollzeitpiloten helfen. Das wissen auch Craig und Dani. In meinen Augen hat Cyril alles richtig gemacht, um das bestmögliche für das Team rauszuholen.

HYUNDAI

Dank Lappi auch mit Grippe schnell: Neuville in Schweden

Soll heißen, Hyundai peilt nun eher den Fahrertitel an?
Grundsätzlich gilt, möglichst lange um die Titel mitzufahren. So wichtig der Herstellertitel für die Weiterführung des Programms war, hoffe ich aber, dass wir uns nun auf den Fahrertitel konzentrieren und uns endlich auch mal diesen Titel holen. Sollten wir in Mexiko erneut ganz vorne mitfahren, können wir auf den Asphaltpisten in Kroatien hoffentlich einen größeren Schritt in der Tabelle machen. Die Aufgabe wird sein, nicht zu weit von der Spitze weg zu sein, wenn im Herbst die beiden finalen Asphaltrallyes anstehen.

Klingt nach einem Plan …
Ich befürchte, alle haben den gleichen (lacht). Schon bei der Monte hat man gesehen, dass diese Saison alle nochmals näher zusammengerückt sind. Warten wir ab, wie es auf Schotter aussieht. ■

Thierry Neuville

Geburtstag: 16. Juni 1988
Geburtsort: Sankt Vith (B)
Herkunftsland: Belgien

WM-KARRIERE:
2007: Erste Rallye
2009: Erster von 144 WM-Starts
2010: Junior-WM 7. (1 Sieg)
2013: M-Sport-Ford, WM-2.
seit 2014: Hyundai (17 Siege)
2016–2019 und 2021: 5 Mal Vizeweltmeister
2021 und 2022: WM-3.
2023: aktuell WM-3.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

M-Sports Zukunftssicherung

Bis unter die Decke: Allein in Polen hat M-Sport 250 Rohkarossen des Ford Fiesta eingelagert.

M-SPORT

So sehr sich die Teammitglieder von M-Sport über den Schweden-Sieg des Ford Puma Rally1 freuen, die Zukunft der Rennsportschmiede hängt am Ford Fiesta. Doch genau dieses Modell wurde nun vom Autogiganten eingestellt.

Von: **Reiner Kuhn**

Die Zahlen sprechen für sich. Von dem auf einem Rohrahmen-Chassis aufgebauten Ford Puma Rally1 wurden bei M-Sport bisher zehn Fahrzeuge für die Königsklasse aufgebaut. Anders bei den vom seriennahen Einstiegsauto mit Frontantrieb bis zu den allradangetriebenen Rally3- oder Rally2-Autos auf dem dreitürigen Ford Fiesta basierenden Rallyeableger: Seit M-Sport 2011 in der Topliga vom Focus auf den kleineren Fiesta wechselte, entstanden am Hauptsitz im englischen Cumbria und der Kundensport-Dependance im polnischen Krakau über 1700 Rallyeautos auf dem Fiesta, ob R1, R2, R5, WRC oder nun Rally5, Rally4, Rally3 und Rally2.

Doch wie andere Autobauer hat sich auch Ford von seinem B-Segment-Kleinwagen verabschiedet. Schlimmer noch, schon im Frühsommer 2022 wurde die Produktion des bei M-Sport verwendeten Dreitürers eingestellt. „Das schnelle Ende kam für uns überraschend“, gesteht M-Sport-Boss Malcolm Wilson und ging in die Offensive.

Wenige Wochen nach der offiziellen Bestätigung durch die Konzernvertreter setzte man sich zusammen und erarbeitete eine gemeinsame Lösung, um die Zukunft des langjährigen Geschäftspartners und Kundensport-Riesen zu sichern. Denn auf absehbare Zeit wird es kein anderes Basisfahrzeug geben.

M-Sport hortet Rohkarossen

Für die knapp 200 Mitarbeiter am Stammsitz im englischen Cockermouth, die auch andere Projekte im Motorsport und von der Autoindustrie betreuen, war es ein

„Wir entwickeln den Fiesta weiter und versprechen unseren Kunden langjährige Unterstützung.“

Maciej Woda, M-Sport Poland

Schreck, für die 70 Angestellten von M-Sport Polen ein Schock.

Seit der Eröffnung 2011 dreht sich in der hochmodernen Rennschmiede nahezu alles um den Ford Fiesta. Auch deshalb wurde dort groß aufgerüstet. „Ganz in der Nähe mieteten wir langfristig eine größere Halle an. Neben weiteren Serienteilen – wie zum Beispiel Scheiben – haben wir dort mit einem ausgeklügelten Hochregalsystem auf nur 800 Quadratmetern auf fünf Ebenen 250 Rohkarossen eingelagert“, berichtet Maciej Woda, Geschäftsführer von M-Sport Poland, stolz. Weitere 120 Fiesta-Karossen stehen bei M-Sport in England.

M-SPORT

Noch dreht sich in den Hallen von M-Sport Poland alles um den Ford Fiesta.

Nächsten Jahre gesichert

„Mit diesen Rohkarossen kommen wir eine ganze Weile hin.“, so Woda. „Wie gehabt werden wir alle Varianten weiterentwickeln und zum Beispiel den vor drei Jahren vorgestellten Rally3 dabei auf das letzte Facelift updaten. In den nächsten drei, vier Jahren bauen wir weiter Neuwagen auf und garantieren unseren Kunden weit darüber hinaus, alle Ersatzteile und im Falle eines Falles auch eine Rohkarosse liefern zu können.“

Noch ist völlig offen, was nach dem Fiesta kommt. Auch andere Hersteller verabschieden sich vom B-Segment und warten auf ein klares Konzept der FIA. Denn nur mit einer breiten Modellbasis geht es unterhalb der Topliga weiter. Auch deshalb werden kleine SUVs wie Ford Puma, Hyundai Kona, Toyota Yaris Cross oder VW T-Roc favorisiert. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Schichtwechsel: Nach den EM-Assen tobt 2024 die WM-Elite durch Lettland

NICO MEYER

Rallye-WM

Lettland steigt in die WM auf

Der WM-Promoter forciert den Kalender-Umbau und stellt frühzeitig die Weichen für 2024. Der aktuelle EM-Lauf rund um Liepaja soll in der kommenden Saison als Rallye Lettland in die WM aufrücken.

Von: **Reiner Kuhn**

Den Ford Puma Rally1, der im Riga-Zirkus inmitten der Hauptstadt zwischen den Gästen von der Decke schwebte, zierte die Startnummer 24. Die Inszenierung zeigt, wie einig sich die Organisatoren rund um Rallyedirektor Raimonds Strokss und der WM-Promoter bei ihrer frühen Ankündigung sind, den für Mitte Juni terminierten EM-Lauf rund um die Hafenstadt Liepaja 2024 in den WM-Kalender aufzunehmen.

„Es war immer unser Ziel, mindestens einen Platz im WM-Kalender freizuhalten, damit ein EM-Lauf in die Weltmeisterschaft wechseln kann“, erklärt Peter Thul, Sportdirektor beim WM-Promoter. „Dass die Rallye Lettland als erste Veranstaltung diesen Platz erhält, ist eine Anerkennung ihrer sportlichen und werbetechnischen Leistungen und des Engagements der lettischen Regierung für den Rallyesport.“ Genaue Details sind noch unklar, bekannt gegeben wurde nur, dass die Rallye Lettland in Riga starten, über ultraschnelle Schotterpisten durch die Regionen Talsi, Tukums, Kuldiga und Dienvidkurzeme führen soll. Das Ziel soll beim Rallyezentrum in Liepaja sein, im Jahr 2027 übrigens eine von zwei europäischen Kulturhauptstädten.

Auch in Estland, Ende Juli zum vierten Mal WM-Gastgeber, kommt die Nachricht aus dem Nachbarland gut an. Verständlich, denn trotz begeisterter Öffentlichkeit und Nationalheld Ott Tänak sollen nach einer Regierungsumbildung die finanziellen Mittel gekürzt worden sein. Sich künftig mit den lettischen Organisatoren in der WM und EM abzuwechseln, scheint ein Gewinn für alle. Zumal der WM-Promoter auf die strategische Bedeutung der baltischen Regionen für die Rallye-WM hinweist und klarstellt, dass die Aufnahme Lettlands in den WM-Kalender erst noch vom FIA-Weltrat genehmigt werden muss. ■

Rallye-WM

Serderidis übt weiter

Kein WM-Pilot startet aktuell öfter im Rally1-Hybrid als Privatier Jourdan Serderidis. Vor Mexiko rückt der Privatier bei der „Malcolm Wilson Rally“ aus.

Bei der Rallye Kenia 2022 hat Jourdan Serderidis Blut geleckt. Bei seinem ersten von bisher vier WM-Starts im Ford Puma Rally1 kam der Privatier als bester der vier gestarteten M-Sport-Piloten auf Gesamtrang 7 ins Ziel. Nun legt er nach. Obwohl der 59-Jährige nicht in Schweden startete, rückte er nach Monte Carlo neben M-Sport-Speerspitze Ott Tänak bei dessen heimischer Otepää-Rallye als Vorauswagen aus. Weiter geht es bei der „Malcolm Wilson Rally“ rund um den M-Sport-Stammsitz in Cumbria.

Wie WRC2-Pilot Adrien Fourmaux, der dort im Ford Fiesta Rally2 startet, will sich der Grieche auf den bevorstehenden WM-Lauf in Mexiko vorbereiten und weiter Erfahrung sammeln, um näher an die junge Konkurrenz heranzukommen. ■ RK

WRC2

Mikkelsen kehrt zurück

Bei der Rallye Katar starteten mit Al-Attiyah, Lindholm, Östberg und Mikkelsen gleich vier WRC2-Weltmeister. Letzterer will in Portugal auf die WM-Bühne zurückkehren.

Gegen Nasser Al-Attiyah (VW) war kein Kraut gewachsen. Zum 17. Mal (!) gewann der WRC2-Champion von 2015 die heimische Rallye Katar und verwies mit Mads Östberg (+ 12,2 sec), Andreas Mikkelsen (+ 1,37 min) und Emil Lindholm (+ 2,06 min) die letzten drei Zweitliga-Titelträger (alle Skoda), auf die Plätze.

Am Rande des Gastauftritts bestätigte Mikkelsen, was schon im Servicepark von Schweden die Runde machte. Ähnlich wie 2021 Esapekka Lappi will auch er mit gezielten WRC2-Auftritten seine Klasse unterstreichen und zeigen, dass er noch immer für ein Werkscockpit taugt. Auch deshalb hat sich der 33-jährige Norweger mit Portugal einen der bestbesetzten WRC2-Läufe für seine Rückkehr ausgesucht. ■ RK

ROESELER

Kommt aktuell reichlich ins Schwitzen: M-Sport-Privatier Jourdan Serderidis

MERC

Will in Portugal die WRC2-Konkurrenz aufmischen: Andreas Mikkelsen

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Alleskönner

50 Ausgaben **MOTORSPORT *aktuell*** frei Haus plus Extra Ihrer Wahl sichern!

FÜR SIE ZUR WAHL

€ 30 TankBON-Gutschein
Ohne Zuzahlung

1 3 4 0

Brüder MANNESMANN Ecoline Werkzeugset

41-teiliges Werkzeugset in nachhaltigem Bambuskoffer

- Umschaltknarre, Schraubgriff
- Verlängerung, Bitadapter
- 10 Steckschlüsseleinsätze
- 20 Bits, verchromt
- 7 Innensechskantschlüssel

Zuzahlung: 1,– €

1 7 6 4

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern: • Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Tolles Extra dazu

motorsport-aktuell.com/angebot

oder telefonisch 0781 639 6651

Bestell-Nr. MSA1PRE (selbst lesen), MSA1PRG (verschenken) – 50 Ausgaben MOTORSPORT *aktuell* für zzt. 145,– € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,90 €) – ggf. zzgl. einmalig des jeweiligen Zuzahlungsbetrags für das Extra. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Auslandspreise auf Anfage.

Angebot der Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. Alle Preise in Euro inkl. ges. MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Dort finden Sie auch die für den Vertrag geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. **Datenschutzinfo:** Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel. 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sollten wir ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff. DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz | Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland (Auslandskonditionen bitte auf Anfrage) und solange der Vorrat reicht. Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTORSPORT IMAGES

Mit ein bisschen Gelb-Glück: Ricky Stenhouse Jr. bejubelt den Sieg beim Daytona 500

Wieder ein Underdog

Die 65. Ausgabe des Daytona 500 war lange Zeit nur ein taktisches Highlight. Am Ende wurde es aber doch noch actionreich: Ricky Stenhouse Jr. (Chevrolet) wurde nach einem Massencrash in der zweiten Overtime zum Sieger deklariert.

Von: **Michael Bräutigam**

Die dicht gedrängte Rennwoche begann mit dem traditionellen Einzelzeitfahren am Mittwoch. Ohne vorher auch nur eine Trainingsrunde gefahren zu sein, hieß es für die 42 Akteure also, vom Start weg Vollgas zu geben. Das ist auf einem Superspeedway, der ohne Probleme „flat" geht, natürlich eher eine leichte Übung. Es kommt also darauf an, wer das beste Material zur Verfügung hat. Und wieder einmal zeigte sich: In frischer Luft und auf eine Runde ist Chevrolet die Macht. Alex Bowman erlebte dabei einen Traumtag. Erst bekam er am Mittwoch die Vertragsverlängerung über das Jahr 2023 hinaus, dann gelang ihm die Pole-Runde. Damit durfte er zum sechsten Mal in Folge (!) aus der ersten Startreihe losfahren. Neben ihm hatte sich Hendrick-Teamkollege Kyle Larson positioniert.

Alle drei Meister am Start

Jimmie Johnson und Travis Pastrana schafften als die beiden schnellsten von sechs Open-Teams die direkte Qualifikation fürs Rennen. Um die letzten beiden Startplätze ging es in den beiden Duel-Rennen am Donnerstag, wobei sich Zane Smith und Conor Daly durchsetzten. Austin Hill und Chandler Smith mussten dagegen einpacken.

Durch die Qualifikation von Zane Smith standen damit zum ersten Mal alle amtierenden Meister der drei obersten NASCAR-Ligen beim „Great American Race" am Start: Logano, Ty Dillon und eben der Front-Row-Ford.

In den Duel-Rennen kristallisierte sich Superspeedway-typisch Ford als zu schlagende Marke heraus. Joey Logano gewann sein Quali-Rennen, gefolgt von einem Toyota und fünf weiteren Fords.

Das zweite Duel ging an Aric Almirola, der vor dem letztjährigen Daytona-500-Sieger Austin Cindric einen Ford-Doppelsieg anführte. Die Vorzeichen des ersten Punkterennens der 75. Cup-Saison waren also geklärt. Auch bei Toyota war Aufatmen angesagt, denn im Einzelzeitfahren war man deutlich dritte Kraft hinter Chevrolet und Ford, in den Duels aber konnte man das Spitzentempo voll mitgehen.

Nachdem der „Super Bowl von NASCAR" mit allerlei Vorab-Brimborium eingeläutet worden war, fiel um kurz nach 15 Uhr Ortszeit dann endlich die grüne Flagge. Hier, wo vor 75 Jahren mit Rennen am tatsächlichen Daytona Beach die Historie der Stockcar-Vereinigung begann, freuten sich alle rund um das ausverkaufte 2,5-Meilen-Oval auf eine Show der Extraklasse. Doch die erste Stage über 65 Runden blieb komplett grün. Nur Ty Dillon in einem der zwei Spire-Chevrolets hatte schon Feierabend, weil nach knapp 30 Umläufen der Motor sein Leben aushauchte. Ein Dreher bei der Boxeneinfahrt zu den unvermeidlichen Green-Stopps von Riley Herbst war kein Grund zur Neutralisierung. Auch nicht, dass Martin Truex Jr. und Bubba Wallace teamintern aneinandergerieten und Wallace daraufhin die Mauer touchierte. Die Caution blieb aus.

Action erst in Stage 3

Das Finish zum ruhigen ersten Segment hatte es trotzdem in sich. Nachdem Toyota nach den Stopps eigentlich dominiert hatte, setzte ein von Brad Keselowski angeführter Ford-Zug in der letzten Runde zum Angriff an. Am Ende überquerten gleich fünf Mustangs an der Spitze des Feldes die Ziellinie.

Auch Stage 2 blieb lange ohne Gelbphase. Ford dominierte bis zu den nächsten Boxenstopps weiter, die diesmal von den Che-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

vrolets eröffnet wurden. Nachdem auch Ford und Toyota größtenteils gesammelt – um nicht den Windschatten zu verlieren – zum Service gekommen waren, gab es die erste echte Gelbphase des Renn-Nachmittags.

Die erste von letztlich vier Massenkarambolagen beendete in Runde 118 entweder das Rennen oder zumindest die Siegchancen von unter anderem Ryan Blaney, Chase Elliott, Tyler Reddick und Kyle Larson. Bei einem Fuel Window von 40 Runden und noch ungefähr 80 zu fahrenden Umläufen entschieden sich einige Fahrer in der Gelbphase für einen erneuten Tankstopp. Andere blieben draußen, was das Feld folgerichtig ordentlich durchmischte.

Sieger der zweiten Stage wurde mit Ross Chastain freilich einer der Nicht-Stopper. Er rutschte aber erst über seinen Boxenplatz und dann ins Mittelfeld ab. Das dritte und finale Segment bot dann die erwartete und von vielen erhoffte Action.

Stenhouse gegen Logano

Eine durch einen Reifenschaden von Blaney ausgelöste Gelbphase 61 Runden vor Schluss sorgte noch nicht für Kopfzerbrechen. Doch wieder gab es nach den Green-Stopps knapp 20 Runden vor Schluss eine Multi-Karambolage, die das Rennen von Kevin Harvick, Martin Truex Jr., Michael McDowell und Ryan Preece zum Teufel jagte. Alle vier hatten zuvor siegfähige Pace gezeigt.

Ein weiterer Dreher von Daniel Suárez kurz vor Schluss löste eine Gelbphase aus und führte das Feld in die erste Overtime. Die Childress-Doppelführung (Kyle Busch vor Austin Dillon) hielt nur bis kurz nach dem Restart, als man erst auf der Außenbahn von Logano und Stenhouse überrumpelt und Dillon dann in einen Dreher geschickt wurde, der eine erneute Neutralisation auslöste – weil wieder einige Autos ineinanderkrachten.

Nach dem Restart in der zweiten Overtime lag Stenhouse vorn, der kurz vor der Gelbphase die Führung übernommen hatte. Dann zog Logano zunächst wieder vorbei, während es dahinter erneut ziemlich knallte. Die vierte und letzte Massenkollision beendete das Rennen, die Reihenfolge zum Zeitpunkt des Ausrufens der Gelbphase wurde als Rennergebnis herangezogen. Die Auswertung ergab: Stenhouse war kurz vor der Caution wieder hauchdünn am später wenig amüsierten Titelverteidiger vorbeigefahren und damit der Sieger. Nach 199 Rennen ohne Sieg – den letzten feierte er 2017 im Sommerrennen von Daytona – eine echte Erleichterung für ihn.

„Wir hatten letztes Jahr einige Chancen und haben immer den Kürzeren gezogen. Das war eine harte Saison, aber jetzt haben wir es geschafft. Beim Daytona 500!“, freute sich Stenhouse auch für das Team JTG Daugherty Racing, das als Ein-Wagen-Mannschaft eigentlich zu den Underdogs zählt. Aber nach McDowell und Cindric ist er nun schon der dritte Underdog-Sieger im prestigeträchtigen Auftaktrennen in Folge.

Durch die beiden Overtimes gab es übrigens einen neuen Distanzrekord: 212 Runden bedeuteten 540 statt 500 Meilen. ■

MOTORSPORT IMAGES

Massencrash: Hier werden die Teams von Gibbs und SHR stark gerupft

MOTORSPORT IMAGES

Vertragsverlängerung, Pole und Top 5: Eine starke Woche für Alex Bowman

NASCAR

Starkes Cup-Debüt: Travis Pastrana fuhr unauffällig bis auf den 11. Platz

65. DAYTONA 500 (19. FEBRUAR 2023)

1. von 36 Läufen, 212 Runden à 2,5 Meilen (4,023 km); 40 Fahrer gestartet

1.	Ricky Stenhouse Jr. (USA/Chevrolet), JTG Daugherty Racing	3:38.52,921 h
2.	Joey Logano (USA/Ford), Team Penske	+ 0,669 s
3.	Christopher Bell (USA/Toyota), Joe Gibbs Racing	+ 0,670 s
4.	Chris Buescher (USA/Ford), RFK Racing	+ 2,738 s
5.	Alex Bowman (USA/Chevrolet), Hendrick Motorsports	+ 5,471 s
6.	A. J. Allmendinger (USA/Chevrolet), Kaulig Racing	+ 6,034 s
7.	Daniel Suárez (MEX/Chevrolet), Trackhouse Racing Team	+ 6,395 s
8.	Ryan Blaney (USA/Ford), Team Penske	+ 6,816 s
9.	Ross Chastain (USA/Chevrolet), Trackhouse Racing Team	+ 8,302 s
10.	Riley Herbst (USA/Ford), Rick Ware Racing	+ 10,020 s
11.	Travis Pastrana (USA/Toyota), 23XI Racing	+ 12,539 s
12.	Kevin Harvick (USA/Ford), Stewart-Haas Racing	+ 12,540 s
13.	Zane Smith (USA/Ford), Front Row Motorsports	+ 16,060 s
14.	Cody Ware (USA/Ford), Rick Ware Racing	+ 16,396 s
15.	Corey LaJoie (USA/Chevrolet), Spire Motorsports	+ 23,773 s
16.	Martin Truex Jr. (USA/Toyota), Joe Gibbs Racing	+ 23,774 s
17.	Denny Hamlin (USA/Toyota), Joe Gibbs Racing	+ 53,264 s
18.	Kyle Larson (USA/Chevrolet), Hendrick Motorsports	- 1 Runde
19.	Kyle Busch (USA/Chevrolet), Richard Childress Racing	- 1 Runde
20.	Bubba Wallace (USA/Toyota), 23XI Racing	- 1 Runde
21.	Aric Almirola (USA/Ford), Stewart-Haas Racing	- 1 Runde
22.	Brad Keselowski (USA/Ford), RFK Racing	- 1 Runde
23.	Austin Cindric (USA/Ford), Team Penske	- 2 Runden
24.	Noah Gragson (USA/Chevrolet), Legacy Motor Club	- 2 Runden
25.	Ty Gibbs (USA/Toyota), Joe Gibbs Racing	- 2 Runden
26.	Harrison Burton (USA/Ford), Wood Brothers Racing	- 2 Runden
27.	Todd Gilliland (USA/Ford), Rick Ware Racing	- 4 Runden
28.	Michael McDowell (USA/Ford), Front Row Motorsports	- 4 Runden
29.	Conor Daly (USA/Chevrolet), The Money Team Racing	- 6 Runden
30.	B. J. McLeod (USA/Chevrolet), Live Fast Motorsports	- 8 Runden

STAND FAHRER

1.	Logano	52 Punkte
2.	Buescher	50
3.	Stenhouse Jr.	48
4.	Bell	44
5.	Bowman	41
6.	Chastain	38
7.	Blaney	37
8.	Harvick	37
9.	Allmendinger	34
10.	Truex Jr.	32

MOTORSPORT IMAGES

Erster Tabellenführer: Joey Logano

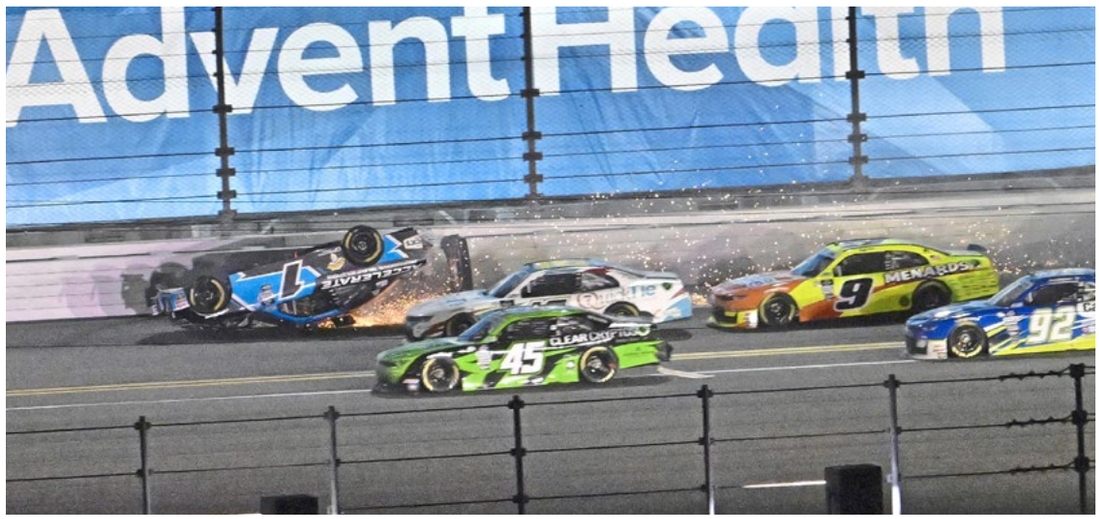
User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Xfinity Series Daytona

Austin Hill nach Videobeweis

In einem hart umkämpften Saisonauftakt hatte Austin Hill zum richtigen Zeitpunkt die Chevy-Nase vorn. Beim rennentscheidenden, funkenreichen Unfall war er aber noch mittendrin.

Von: **Philipp Körner**



MOTORSPORT IMAGES

Nach einem unglücklichen Kontakt mit seinem Teamkollegen wird Sam Mayer aufs Chevy-Dach gelegt

Ein ungewollter Stupser, ein glücklicher Save und dann eine große Siegfete: Das erste Rennen der zweiten NASCAR-Liga im Jahr 2023 endete für Austin Hill höchst dramatisch. Der 28-jährige RCR-Pilot, der schon 2022 zu Beginn in Daytona jubeln durfte, berichtet: „Als ich gesehen habe, wie Sam Mayer mit Justin Allgaier kollidiert ist, versuchte ich, mich durch die Lücke zu zwängen. Als Mayers Nummer 1 dann in meine Richtung abbog, konnte ich natürlich nicht vom Gas – in der letzten Runde geht es um alles!“ Obwohl es zum gefürchteten Kontakt mit dem außer Kontrolle geratenen Chevy kam, hielt Hill das Auto gerade und eilte mit John Hunter Nemechek (Toyota) dem funkenreichen Chaos hinter ihnen davon. Der für Superspeedways typische Videobeweis bestätigte schließlich die Führung von Hill beim Blinken der Warnlichter.

Dass sich die größte Zuschauermenge seit dem Tribünen-Umbau im Jahr 2016 auf ein sehr intensives Rennen freuen durfte, unterstrichen die Akteure früh. Die Zweier-Reihen des Starts blieben über etliche Runden bestehen und erlaubten aerodynamisches Taktieren. Die erste von insgesamt sieben Cautions ab Runde acht bot da nur eine kurze Entspannungspause.

Austin Hill kündigte mit seinem Erfolg in der ersten Stage zeitig größere Ambitionen an – dabei musste er sich allerdings für die Erfahrenheit des JR-Piloten Justin Allgaier bedanken, der nur knapp einen Unfall mit dem blockenden Hill vermeiden konnte. In der zweiten Stage ließ sich Allgaier trotz eines anfänglichen Abflugs (!) dann nicht mehr einbremsen und raste als Erster über die Linie. Schon da hatte sich sein Kollege Sam Mayer in der Verfolgerrolle eingefunden. Hill war der bald lachende Dritte. ■

Truck Series Daytona

Regen bringt Zane Smith Segen

Mehrere durchziehende Schauer machten das erste Rennen der dritten NASCAR-Liga zu einer Hängepartie. Schlussendlich war Mutter Natur zu stur und schenkte Titelverteidiger Zane Smith (Ford) den vorzeitigen Sieg.

Von: **Philipp Körner**

MOTORSPORT IMAGES

Feucht-fröhlich: Smith gewinnt zum zweiten Mal den Daytona-Auftakt

Nach dem fünften Versuch hatte NASCAR keine andere Wahl und brach den Truck-Auftakt nach 79 von 100 ursprünglich geplanten Runden ab. Allein in der ersten Stage musste zweimal wegen der Wetterbedingungen unterbrochen werden. Die Wartezeit unter Rot in der Mittel-Stage half dem eh schon zerfurchten Zeitplan nicht wirklich. Beim Restart in Umlauf 65 war die Zeit des amtierenden Champions Zane Smith gekommen, der sich über eine Runde hinweg mit Schwung in die Führung kämpfte – einen ähnlichen Move hatte der 23-Jährige schon bei einem Restart zur theoretischen Rennhalbzeit gezeigt.

Beim zweiten Mal wurde er für den Mut doppelt belohnt: Ein diesmal zu starkes Regenband setzte dem zwischen den Zwangspausen doch recht wilden Renntreiben ein Ende. Der glückliche, aber demütige Sieger erzählt: „Ich wollte dieses Rennen so smart wie möglich angehen. Immer, wenn es aggressiver wurde, habe ich mich rausgehalten. Das Rennen begann für mich ab dem Ende der zweiten Stage. Für die Fans tut mir es natürlich leid, dass wir nicht weiterfahren konnten.“ Der zweite Platz ging an den Toyota-Mann Tanner Gray, der vorher zwei Massenunfälle durchstanden hatte. Christian Eckes (Chevrolet) – Sieger der ersten Stage – komplettierte die Top 3. Der Gewinner der mittleren Stage, Tyler Ankrum (Toyota), musste sich nach einem Schaden mit Rang sieben aus Daytona verabschieden. Im Gegensatz zum Cup und der Xfinity setzen die Trucks in Fontana aus und kehren in Las Vegas zurück. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

TCR World Tour

Neue Details zur Tour

Noch gut zwei Monate sind es bis zum Start der TCR World Tour. Jetzt wurden weitere Details bekannt gegeben, was den sportlichen Ablauf angeht.

Von: **Michael Bräutigam**

Die erste wichtige Deadline steht schon vor der Tür: Nur noch bis zum 28. Februar können sich interessierte Teams und Fahrer für die komplette Tournee einschreiben. Maximal 16 Fahrer werden dabei für die volle Saison akzeptiert – schließlich stoßen diese ja immer zum regulären Feld der nationalen/regionalen Serien, in deren Rahmen sie gastieren. Das sind teilweise schon bis zu 30 Fahrzeuge. Damit es nicht zu voll wird, gibt es die Begrenzung.

Klarheit herrscht jetzt auch über die verwendeten Rennformate. Bei den Rennen im Rahmen der TCR Europe, der TCR Italien sowie bei der TCR Asia Challenge (Macau) werden je zweimal 55 km Renndistanz angesetzt. Bei der TCR Südamerika nutzt man deren Standard-Format von je 30 Minuten plus einer Runde.

Eine Sonderstellung hat Australien: Beim ersten Rennen werden je dreimal 30 Minuten gefahren, beim zweiten Auftritt in Bathurst dreimal 21 Runden. Damit beträgt die Renndistanz für ein einzelnes Bathurst-Rennen schon mehr als für einen ganzen Europa-Event, nämlich über 120 km pro Lauf.

Punkte werden im Qualifying (max. 15) und im Rennen (max. 30) vergeben. Die Top 15 der World Tour und die besten 15 Fahrer der Weltrangliste werden zu einem Weltfinale eingeladen. Dafür ist der Modus noch offen. ■

TCR AUSTRALIA

Saisonhighlight: In Bathurst gibt es insgesamt 63 Runden Renn-Action

Supercars

Aufstellen zum Test

Ab Mittwoch, den 22. Februar, findet im Sydney Motorsports Park der erste offizielle und einzige gemeinsame Test mit allen Teams statt. Wie ist der Stand der Dinge?

Von: **Michael Bräutigam**

Täglich, teilweise mehrfach pro Tag tröpfeln die neuen Fahrzeugdesigns über diverse Kanäle rein. Mittlerweile sind die Autos fertig montiert und die meisten Sponsorenlogos platziert. Dem in Sydney stattfindenden Test kommt daher eine ganz besondere Bedeutung zu. Denn bisher war für fast alle Teams kaum mehr als ein Shakedown mit den brandneuen Gen3-Fahrzeugen möglich.

Die Eindrücke der bisherigen Testfahrten in Winton sowie Queensland sind größtenteils positiv. Technisch gibt es allenfalls kleine Probleme, die Fahrzeuge halten. Sie sind zudem auch in der finalen Spezifikation sichtbar stärker an die Serienmodelle angelehnt, und die Motorensounds der Camaros und Mustangs unterscheiden sich deutlich.

Was das Fahrerische angeht, stellt das neue Fahrzeug wie erwartet eine größere Herausforderung dar als das alte. Auf Onboard-Aufnahmen sind deutlich mehr Rutscher und Korrekturen zu sehen. Neben den Fahrern seien vor allem die Hinterreifen jetzt mehr gefordert. „Niemand weiß genau, was da auf uns zukommt. Und das wird es auch für die Zuschauer wohl interessant machen“, schaut Titelverteidiger Shane van Gisbergen voraus. ■

SUPERCARS

Die Autos sämtlicher Teams treffen beim gemeinsamen Test aufeinander

NACHRICHTEN

DTM: TV-ÜBERTRAGUNG UND KARTENVORVERKAUF

Trotz des neuen Rechteinhabers ADAC bleibt für DTM-Fans am Fernseher alles gleich: ProSieben zeigt auch in diesem Jahr alle Rennen im Free-TV. Andrea Kaiser, Matthias Killing und Edgar Mielke bilden weiter das Moderatoren- bzw. Kommentatorenteam. Dazu werden weitere Inhalte auf den Internetplattformen behandelt. „Die DTM ist das Aushängeschild des deutschen Motorsports, und mit ProSieben haben wir den perfekten TV-Partner für diese Serie an unserer Seite“, erklärte ADAC-Sportpräsident Dr. Gerd Ennser. Dabei ist von den „kommenden Jahren“ die Rede. Und noch eine wichtige Info für alle Fans, die vor Ort bei den Rennen dabei sein wollen: Ab dem 1. März können Tickets im Online-Vorverkauf erworben werden.

NASCAR: XFINITY-SERIE LIVE IM STREAM ZU SEHEN

Durch das Aus des NASCAR Trackpasses gab es für 2023 erst keine Möglichkeit mehr, die Xfinity und Truck Series hierzulande live zu verfolgen. Zumindest für die zweite Liga gibt es jetzt eine Lösung: Sie wird komplett live in der App von Motorvision TV gezeigt. Man benötigt allerdings einen Premium-Account (6,99 Euro pro Monat). Die Truck-Rennen werden nach wie vor auf Motorvision TV in Form einer um rund eine Woche versetzten Highlight-Show gezeigt.

ARCA: FRANKIE MUNIZ MIT STARKEM EINSTAND

Die ARCA-Serie als vierte und niedrigste nationale Liga von NASCAR feierte ebenfalls in Daytona ihren Saisonauftakt. Nicht nur Premierensieger Greg van Alst, hauptberuflich ein Zaunbauer aus Indiana, war dabei umjubelt. Im Fokus stand auch Schauspieler Frankie Muniz (u.a. „Malcolm mittendrin“), der 2023 seine erste ARCA-Saison fährt. Er fuhr teilweise in den Top 5 mit und landete am Ende auf P11.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Der Förderkader für das aktuelle Jahr wurde im Rahmen des ADAC Supercross in Dortmund vorgestellt

ADAC/GRUPPE C

Die jungen Wilden

Seit etwas über einem Jahr bündeln ADAC und DMSB im „Motorsport Team Germany“ ihre Kräfte, um den deutschen Motorsport-Nachwuchs nach vorne zu bringen. MSa war beim Einführungsseminar des Jahrgangs 2023 dabei.

Von: **Michael Bräutigam**

Nachwuchsförderung ist weder für den Automobilclub noch die nationale Sportbehörde Neuland. Die ADAC Stiftung Sport gibt es seit mehr als 25 Jahren und sie brachte Talente wie Sebastian Vettel, Pascal Wehrlein oder Nico Hülkenberg in die Formel 1. Bei den Zweiradlern ist wohl Ken Roczen der bekannteste Ex-Kaderfahrer. Der DMSB förderte schon zu ONS-Zeiten Talente, hier ist vor allem das Juniorteam, bestehend aus Michael Schumacher, Heinz-Harald Frentzen und Karl Wendlinger, geradezu legendär.

Es sind also ebenso große Fußstapfen wie Chancen, die auf die 34 Fahrerinnen und Fahrer des aktuellen Jahrgangs warten. Sie vereinen insgesamt zehn Disziplinen von Autocross über GT-Sport bis Trial, Bahnsport oder Motorrad-Rundstrecke.

Fruchtbare Kooperation

„Die Zusammenarbeit mit dem DMSB ermöglicht uns die Nutzung der Nationalfarben und des Bundesadlers, weil dieser der Sport-Spitzenverband auch gegenüber dem DOSB und dem Bundesinnenministerium ist“, erklärt Thomas Voss, ADAC-Motorsport-Chef und stellvertretender Vorstandsvorsitzender der Stiftung Sport, die Bündelung. „Das waren vorher zwei parallele Stränge, und wir haben uns dazu entschieden, das zusammenzulegen. Dafür benötigt man einen griffigen Namen. Es ist etwas anderes, wenn man als Fahrer sagen kann, dass man zum Nationalteam gehört. Das war mit dem ADAC offen gestanden nach außen immer etwas schwieriger zu erklären.“ Durch die Verbindung zum DOSB habe man außerdem Zugriff auf beispielsweise Olympia-Stützpunkte, was ohne den DMSB so nicht möglich sei.

Die Förderung für die Nachwuchstalente ist dabei nicht aufs Finanzielle beschränkt, sondern sehr ganzheitlich ausgelegt. Das zeigt sich schon beim Einführungsseminar in der Landessportschule Ruit bei Stuttgart. Natürlich zählt Sport auch hier dazu, aber darüber hinaus viele weitere theoretische und praktische Inhalte. Wo schaut man bei einem Fernseh-Interview hin? Was sind Reifenlatsch, Corioliskraft oder Schräglaufwinkel – vor allem: Wie wichtig sind diese für die Fahrphysik? Welche Ernährung ist richtig? Wie verhält man sich ganz allgemein im Haifischbecken, das der Motorsport oft ist?

„In Summe ein ganzes Paket, das man den Sportlern mitgeben muss, um sie bis an die Spitze zu bringen“, fasst Voss zusammen. „Das Ziel ist, dass wir in allen Kategorien wieder deutsche Spitzenfahrer haben.“ Man möchte also einen oder mehrere Kandidaten in die Formel 1 oder MotoGP bringen. Genauso wünscht man sich aber auch in anderen Disziplinen deutsche Stars. Deshalb stellt man sich breit auf. „Vor Walter Röhrl hatte in Deutschland auch noch keiner

ADAC/GRUPPE C

Gehört auch dazu: Felix Melnikoff (l.) und Norick Blödorn beim Teambuilding

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Früher habe ich schon zu Stiftung-Sport-Fahrern in den höheren Klassen aufgeschaut, denn das sind die Besten, und das ist wie ein Prädikat.“

Lennox Lehmann

groß von Rallyesport gesprochen – und das hallt bis heute nach“, sagt Voss, der für die aktuell weniger im Fokus stehenden Motorsportarten vielleicht sogar auf eine Art „Röhrl-Effekt“ hofft.

Tatsächlich sind viele Kadermitglieder schon kleine oder mittelgroße Stars, denn um es ins Motorsport Team Germany zu schaffen, muss man bereits einige Erfolge vorweisen können. Möglichst auch reproduzierbar und über längere Zeit. So gehören alle im Motorsport Team Germany schon jetzt zu den Besten in den jeweiligen Klassen.

„Früher habe ich schon zu Stiftung-Sport-Fahrern in den höheren Klassen aufgeschaut, denn das sind die Besten, und es ist wie ein Prädikat“, sagt beispielsweise Lennox Lehmann, der bereits seit 2018 Teil der ADAC Stiftung Sport ist. Er absolvierte – nach zwei IDM-Titeln – 2022 sein erstes Jahr in der Supersport-300-WM, fuhr mehrfach aufs Podium und holte als KTM-Einzelkämpfer Gesamtrang 9. Mit seinen 17 Jahren hat er beste Chancen, es einmal in die MotoGP oder Superbike-WM zu schaffen. Die hat auch Fynn Kratochwil als jüngstes Kadermitglied. Der 12-Jährige wurde im letzten Jahr Vize-Weltmeister in der MiniGP-WM und will später auch im GP-Zirkus durchstarten. „Mein Ziel ist der Red Bull Rookies Cup und dann irgendwann Weltmeister in Moto3, Moto2 oder MotoGP zu werden“, so der Youngster aus Thüringen. Auch Dustin Schneider und Valentino Herrlich werden auf der Motorrad-Rundstrecke gefördert.

Der Jüngste der Auto-Fraktion ist der 13-jährige Elia Weiss, der als Sohn von Claudia Hürtgen schon ganz früh mit an den Rennstrecken war. „Dieses Jahr fahre ich international und hoffe, mir viele Pokale bei der WSK zu holen, damit ich in Zukunft vielleicht irgendwann in der Formel 1 fahren kann“, blickt der national bereits äußerst erfolgreiche Münchner voraus. Er zählt wie Mathilda Paatz und Tom Kalender zum Kartsport-Nachwuchs und ist ebenfalls stolz: „Viele große Namen waren früher in der ADAC Stiftung Sport, deshalb ist es etwas Schönes, wenn man sagen kann, dass man Teil dieser Gruppe ist.“

Einige Schritte weiter sind die Formel-Förderfahrer Tim Tramnitz (Formula Regional), Max Reis und Valentin Kluss (beide Formel 4) – oder auch die Piloten, die im GT-Sport gefördert werden. Jan Marschalkowski ist dabei schon gestandener GT-Masters-Rennsieger. Laurin Heinrich wurde nach seinem Titel im Porsche Carrera Cup in diesem Jahr zum Porsche-Vertragsfahrer befördert. Max Hesse ist bei BMW mittlerweile vollwertiger Werksfahrer. Theo Oeverhaus hat sogar schon einen DTM-Gaststart hinter sich. Und Daniel Gregor (aktuell GT4) zählt ebenso zu den ganz großen Hoffnungen für die Sportwagen-Zukunft wie Finn Gehrsitz, der sich im LMP-Auto umtreibt.

Auch Industrie ist gefragt

Shootingstars abseits der befestigten Strecken gibt es beim Motorsport Team Germany natürlich ebenfalls. Im Auto-Bereich werden mit Autocrosser Samuel Drews sowie den Rallye-Leuten René Noller, Nick Loof und Timo Schulz gleich vier Leute an größere Aufgaben herangeführt.

Simon Längenfelder ist in der Motocross-WM schon angekommen und damit ein Vorbild für Kader-Kollegin Alexandra Massury sowie die -Kollegen Maximilian Spies, Jonathan Frank und Maximilian Werner. Die Trial-Brüder Jonathan und Johannes Heidel sind ebenso große Talente wie die Enduro-Hoffnungen Felix Melnikoff, Maximilian Wills, Luca Fischeder und Milan Schmüser. Und im Bahnsport hat Norick Blödorn nicht nur auf der Strecke die internationalen Gegner längst im Griff. Mit Patrick Hyjek ist in dieser Disziplin ein weiterer aussichtsreicher Kandidat dabei.

Viele der vorgenannten und nebenstehenden Namen sollte man sich also schon mal merken. Das Motorsport Team Germany möchte die Nachwuchsarbeit dabei noch weiter forcieren. Der Plan ist, die Industrie mit ins Boot zu holen und zu diesem Zweck ein Symposium einzurichten. Ganz alleine schaffen ADAC und DMSB es eben – finanziell – nicht, die Stars von morgen ganz nach oben zu bringen. ■

Sport als Grundlage: Hier schwitzen Finn Gehrsitz (l.) und Theo Oeverhaus

FÖRDERKADER 2023

Norick Blödorn, Bahnsport
Samuel Drews, Autocross
Luca Fischeder, Enduro
Jonathan Frank, Motocross
Finn Gehrsitz, Le-Mans-Prototypen
Daniel Gregor, GT-Sport
Johannes Heidel, Trial
Jonathan Heidel, Trial
Laurin Heinrich, GT-Sport
Valentino Herrlich, Motorrad-Rundstrecke
Max Hesse, GT-Sport
Patrick Hyjek, Bahnsport
Tom Kalender, Kartsport
Valentin Kluss, Formelsport
Fynn Kratochwil, Motorrad-Rundstrecke
Simon Längenfelder, Motocross
Lennox Lehmann, Motorrad-Rundstrecke
Nick Loof, Rallye
Jan Marschalkowski, GT-Sport
Alexandra Massury, Motocross
Felix Melnikoff, Enduro
René Noller, Rallye
Theo Oeverhaus, GT-Sport
Mathilda Paatz, Kartsport
Max Reis, Formelsport
Maximilian Schleimer, Kartsport
Milan Schmüser, Enduro
Dustin Schneider, Motorrad-Rundstrecke
Timo Schulz, Rallye
Maximilian Spies, Motocross
Tim Tramnitz, Formelsport
Elia Luis Weiss, Kartsport
Maximilian Werner, Motocross
Maximilian Wills, Enduro

Theorie für die Praxis: Motorrad-Fahrphysik mit Benno Brandlhuber

Schon ein Profi: Der 12-jährige Fynn Kratochwil beim Fotoshooting

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

YAMAHA

YAMAHA

Fabio Quartararo in Sepang: Viele neue Teile getestet, aber mit dem neuen Reifen kein gutes Gefühl gefunden

Ex-MotoGP-Weltmeister Fabio Quartararo wollte mehr Topspeed, und den hat ihm Yamaha geliefert. Aber beim Test in Sepang traten neue Probleme auf. Der 23-jährige Franzose erklärt, was Yamaha bis zum Saisonauftakt unbedingt noch richten muss.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Wie war Ihr erster Test in dieser Saison in Sepang?
Es waren gemischte Gefühle. Ich bin sehr glücklich über den Topspeed, nach dem ich lange gefragt hatte. Ich war auch sehr glücklich über die vielen neuen Teile, die wir zum Testen hatten. Es war ja, wonach wir gefragt hatten: So viele neue Lösungen wie möglich zu bringen, aus denen wir auswählen können. Wir hatten ein neues Fahrwerk, von dem die Rückmeldung sehr klar war. Es war das erste Mal in meiner Karriere, dass ich wirklich neue Dinge testen und aussortieren konnte. Es gab an einem Tag mehr Neues als bislang während der ganzen Vorsaison. Aber am letzten Tag war das Gefühl alles andere als großartig. In einigen Bereichen war es wirklich gut. Mit gebrauchten Reifen war ich sehr glücklich. Mit 22 Runden auf dem Reifen konnte ich noch immer 2.00 fahren, das ist eine richtig gute Zeit. Dann haben wir einen neuen Reifen draufgemacht, und es war ein Albtraum. Wir müssen dahinterkommen, warum wir mit neuen Reifen keinen Schritt vorwärts machen. Das ist im Moment das Wichtigste überhaupt. Bei den Sprintrennen und beim Qualifying wird der Zeitenjagd-Modus sehr wichtig, und wir sind im Moment nicht in der Lage, da weiter vorwärts zu kommen. In Sepang hatten wir auch letztes Jahr Probleme im Qualifying, aber das sollte jetzt kein Grund dafür sein, dass wir eine Sekunde hinten dran sind. Es sieht derzeit gar nicht gut für uns aus, und ich hoffe, dass wir in Portimão eine Lösung finden. Aber wir hatten eben auch so viele neue Dinge, dass es nicht einfach war, daraus das beste Motorrad zusammenzubauen.

Haben Sie eine Erklärung für die Probleme?
Nein, und das ist unser größtes Problem. Ich schaue auf den

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Im Qualifying-Modus fallen wir immer weiter zurück“

Monitor, und ich sehe die Zeiten nicht. Ich denke, ich fahre niedrige 1.58er-Zeiten, aber wenn ich auf die Zeitenliste schaue, sind es tiefe 1.59er. Da wundere ich mich, was passiert. Es ist nicht so, dass ich an die Box komme und sage, mir rutscht überall die Front weg, oder ich habe keinen Grip. Es ist einfach so, dass ich nicht weiß, was passiert. Das ist ein riesiges Fragezeichen, und es macht das Problem wirklich schwerwiegend. Ich habe ohnehin das Gefühl, dass wir im Qualifying jedes Jahr weiter zurückfallen. 2019, in meinem ersten Jahr in der MotoGP, hatte ich jede Menge Pole-Positions, dann wurden es mit der Zeit immer weniger, und jetzt ist es unmöglich, nur daran zu denken. Und das Schlimmste ist, dass wir nicht wissen, warum.

Waren Sie mit den anderen Dingen zufrieden?
Wir müssen uns noch in Vielem weiterentwickeln. Als ich die tiefen 2.00er-Zeiten mit 18, 19, 20, 21 Runden auf den Reifen gefahren bin, war ich schneller als meine schnellste Runde im Rennen letzten Oktober. Damit kann ich wirklich zufrieden sein, zumal die Bedingungen eher schlechter waren als am Rennwochenende. Aber eben: Sobald wir neue Reifen draufmachen, wird das Gefühl schlechter, und wir müssen ganz schnell draufkommen, warum. Wenn wir in diesem Jahr um Siege kämpfen wollen, werden 80 Prozent vom Qualifying kommen. Das Positive war auf alle Fälle unser Topspeed, denn der ist in den Rennen sehr wichtig, und wir haben dort einen großen Schritt nach vorn gemacht.

Wie war Ihre im Dezember gebrochene Hand?
Die ist gut verheilt. Vor Sepang war ich drei Wochen lang in Kalifornien trainieren, ich bin sehr viel Motocross gefahren, und das hat mich wieder in Form gebracht. Am ersten Tag habe ich mich in den ersten Runden etwas komisch gefühlt, hatte aber keine Schmerzen, und auch während der restlichen Tage war meine Hand immer bei hundert Prozent.

Konnten Sie bei den neuen Teilen eine Richtung finden?
Ja, da konnten wir schon Schritt für Schritt in eine Richtung gehen. Das war positiv. Als wir am ersten Tag die Daten untersucht haben, konnte ich auch bei mir selbst einen Fortschritt feststellen. Nach der Winterpause war mein erster Tag in Sepang immer problematisch. Es waren immer die gleichen Stellen, die gleichen Kurven, der Anbremspunkt der letzten Kurve. In Sektor 3 habe ich immer zu viel Tempo durch die Kurven getragen und habe das Gas zu schnell aufgemacht. Das war auch dieses Jahr zunächst nicht anders, aber wir konnten aus den Daten schnell in die richtige Richtung kommen, und das war ein Fortschritt.

„Das größte Problem ist, dass ich keine Probleme spüre, aber einfach eine Sekunde langsamer bin als gedacht.“

Fabio Quartararo

Ist das Paket im Ganzen der Ducati etwas nähergekommen?
Wir haben schon massive Fortschritte gemacht. 2021 auf ’22 hatten wir nur minimale Fortschritte gemacht, da sind sie jetzt deutlich größer. Yamaha arbeitet sehr hart, und wir werden in Portimão sicherlich noch mehr neue Dinge zu testen haben. Keine großen Dinge, aber gerade kleine Details können ein Motorrad entscheidend schneller machen.

Haben Sie die unterschiedlichen Verkleidungen miteinander verglichen?
Wir sind am zweiten Tag Vergleiche gefahren, aber wir müssen sie in Portimão noch einmal gegenprüfen. Wir hatten das Paket mit dem Schnorchel an der unteren Verkleidungsseite, mit dem lässt sich vielleicht etwas besser in langsame Kurven einlenken. Aber wir sind uns nicht sicher. Beim Topspeed hatten wir einen leichten Vorteil mit der Verkleidung ohne den Diffusor. Nur einige km/h, aber wegen des höheren Luftwiderstands war es messbar. Am letzten Tag waren wir ziemlich auf die Elektronik und auf die Motoren konzentriert, da hatten wir für die Aerodynamik keine Zeit mehr, und wir müssen in Portimão noch einmal drauf zurückkommen. Als wir die Versuche gefahren sind, waren auch die Bedingungen nie gleich. Einmal hatten wir unterschiedliche Reifen. Dann, als wir die unterschiedlichen Reifen mit den gleichen Reifen vergleichen wollten, war es unterschiedlich windig. Dann kam der Regen, und wir konnten keine klaren Erkenntnisse mitnehmen.

Wie weit sind Sie mit der Evaluierung der Motoren?
Wir hatten unterschiedliche Motorenspezifikationen beim Test im September in Misano, dann im November in Valencia, und jetzt in Sepang noch einmal. In Sepang mussten wir sie viel eindeutiger testen, genau wissen, was wir wollen. Wir hatten noch einmal zwei unterschiedliche Varianten, aber in Portimão muss die endgültige Variante feststehen, denn danach bleibt keine Zeit mehr für Änderungen. Ich hatte in Sepang am ersten Tag noch etwas Probleme mit der Gasannahme, das haben wir über die drei Tage in den Griff bekommen.

Besteht nicht die Gefahr, dass Sie dasselbe Problem wie 2022 bekommen?
2022 mussten wir mit den alten Motoren fahren, die neuen waren nicht bereit. Wir wussten aber schon beim ersten Test, dass der Motor der gleiche sein wird wie 2021. Dieses Jahr hatten wir, bevor die Tests begonnen haben, ein Meeting mit Yamaha, und es sieht alles viel, viel besser aus als 2022. Ich bin immer alleine gefahren, mein Topspeed war trotzdem deutlich höher als im Rennen. Die Yamaha-Ingenieure geben auch nicht auf. Wenn sie mehr finden können, dann werden sie es tun, und das ist wichtig. Der Topspeed in Sepang war gut, aber unsere Aerodynamik war auch deutlich weniger radikal als von anderen Herstellern. Es wird wichtig sein, mehr Leistung zu haben, dann können wir auch mehr Abtrieb einsetzen. So wie es derzeit aussieht, werden wir zwar keine Ducatis auf den Geraden überholen können, aber die Ducatis werden es schwerer haben als letztes Jahr, uns auf den Geraden zu überholen.

Wie weit können Sie beim Testen mit Franco Morbidelli zusammenarbeiten?
Weil wir kein Satelliten-Team mehr haben, ist es sehr wichtig, das Feedback von uns beiden zu haben. Ich hatte in Sepang keine Zeit, mit Franco zu reden, aber ich denke, wir haben in mehreren Bereichen die gleichen Fortschritte gespürt. Es wird wichtig sein, herauszufinden, was er bei der Aerodynamik, dem Motor, der Elektronik und dem Fahrwerk bevorzugt, und ich kann nur hoffen, dass wir zu möglichst vielen Dingen die gleichen Kommentare haben. Dann werden wir die bestmögliche Basis für die Saison bekommen. ■

Fabio Quartararo

Geburtstag: 20. April 1999
Geburtsort: Nizza (F)
Herkunftsland: Frankreich

WM-KARRIERE
2015: Moto3, Honda (10.)
2016: Moto3, KTM (13.)
2017: Moto2, Kalex (13.)
2018: Moto2, Speedup (10.)
2019: MotoGP, Yamaha (5.)
2020: MotoGP, Yamaha (8.)
2021: MotoGP, Yamaha (1.)
2022: MotoGP, Yamaha (2.)
2023: MotoGP, Yamaha

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Hans-Georg Anscheidt: Der dreifache Weltmeister bekommt eine späte Anerkennung

PAULOVITS

Zwei weitere Legenden

Mit Hans-Georg Anscheidt wird einer der ganz großen deutschen Rennfahrer der kleinsten Grand-Prix-Klasse in die Reihe der MotoGP-Legenden aufgenommen, und mit Andrea Dovizioso bekommt ein unermüdlicher Arbeiter seinen späten Lohn.

Von: **Imre Paulovits**

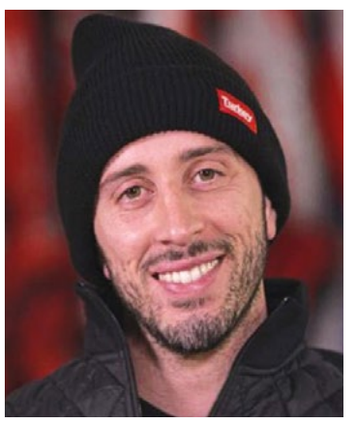
Wegen Corona musste die Dorna die Aufnahme von großen ehemaligen Rennfahrern in ihre Hall of Fame aussetzen, nun holt sie dies mit großem Eifer nach. Dieses Jahr werden wieder zwei Fahrer zu Legenden gekürt, einer davon aus Deutschland.

Hans-Georg Anscheidt ist mittlerweile 87 Jahre alt, seine große Zeit liegt fast 60 Jahre zurück. Doch der gelernte Kfz-Schlosser hat in den Anfangsjahren der 50er-Klasse einen wesentlichen Beitrag zu ihrer Entwicklung beigetragen und war der erfolgreichste Fahrer dieser ersten großen Zeit. Angefangen hatte der in Königsberg in Ostpreußen, dem heutigen Kaliningrad, geborene Anscheidt 1953 im Geländesport, dann fuhr er von 1957 bis '59 Bahnrennen. Als Kreidler für die Saison 1960 einen Rennfahrer für ihre 50er im deutschen Moto Cup suchte, bewarb sich Anscheidt, und er bekam den Job, sowohl als Rennfahrer als auch als Mechaniker in der Versuchsabteilung. Er gewann den Cup. Nebenbei entwarf und entwickelte er mit seinen Kollegen in der Versuchsabteilung ohne das Wissen der Bosse einen Doppel-Drehschieber-Motor. Als der richtig gut lief, gab es zwar Ärger, doch er wurde die Basis für das Rennmotorrad, mit dem Kreidler 1961 an der erstmals ausgeschriebenen 50er-Europameisterschaft teilnahm. Und auch diese gewann Anscheidt auf Anhieb.

Als aus der EM 1962 die WM wurde und auch die Japaner von Honda und Suzuki teilnahmen, hieß der erste GP-Sieger der Schnapsglas-Klasse wieder Hans-Georg Anscheidt. Doch Suzuki holte mit Ernst Degner gewaltig auf, und beim WM-Finale in Argentinien ging der erste 50er-WM-Titel an den ehemaligen MZ-Werksfahrer in Suzuki-Diensten. 1963 wurde Anscheidt erneut Vizeweltmeister, doch dann konnte Kreidler das Entwicklungstempo der Japaner nicht mehr mitgehen. „Nach der Saison packten wir das Rennmotorrad weg und mussten erst einmal die nächstjährigen Serienmodelle entwickeln. Erst wenige Wochen vor der Saison wurde das Rennmotorrad wieder hervorgenommen. Bei den Japanern hingegen arbeitete eine ganze Abteilung nur an den Rennmotorrädern", berichtet Anscheidt von damals. Nachdem sich Kreidler Ende 1965 aus der WM zurückzog, wurde Anscheidt von Suzuki angeheuert, und er überflügelte schnell seine Teamkollegen. Er wurde 1966 und '67 Weltmeister. Als sich Suzuki Ende 1967 aus der Weltmeisterschaft zurückzog, konnte der Deutsche sie überreden, ihm das Motorrad zu überlassen. Damit gewann er als Privatfahrer seinen dritten WM-Titel in Folge. „Dass sich die Dorna jetzt an mich erinnert, ehrt mich sehr, ich hätte gar nicht damit gerechnet", freut sich der rüstige Endachtziger.

50 Jahre jünger

Der Zweite im Bunde, Andrea Dovizioso, wird am 23. März 37 Jahre alt und steht für eine ganz andere Generation. Wenn er auch nur 2004 einen 125er-WM-Titel gewonnen hat, war er einer der bedeutendsten MotoGP-Piloten des letzten Jahrzehnts, der zu seinen beiden Vizeweltmeisterschaften 2006 und 2007 bei den 250ern drei Vizeweltmeisterschaften in 2017, '18 und '19 in der MotoGP hinzugefügt hat. Seiner rastlosen Arbeit und seinem Sachverstand hat es Ducati mit zu verdanken, dass ihre unterlegene Desmosedici zum besten Motorrad der Königsklasse aufstieg. „Desmo-Dovi" hat einen festen Platz in den Herzen der Fans, nun auch in der Hall of Fame. ■



MOTOGP

Andrea Dovizioso: Viele Jahre harter Arbeit werden nachträglich belohnt

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MotoGP

Márquez-Mania

Die Vorstellung der neuen Marc-Márquez-Doku löste eine wahre Volksfest-Stimmung in Madrid aus. Der achtfache Weltmeister will auch weiter Akzente setzen.

Von: **Imre Paulovits**

Die lange angekündigte, fünfteilige Doku „Marc Márquez: All In“, die Amazon Prime über die schmerzhafte Rückkehr von Marc Márquez nach seinem Oberarmbruch in Jerez 2020 hinter den Kulissen gedreht hat, läuft nun auf Prime Video an, ab dem 5. Juni kann sie gratis auf Red Bull TV angesehen werden. Zur Premiere in Madrid kamen Tausende von Fans und sie feierten einen ganzen Tag lang mit dem achtfachen Weltmeister. Márquez führte einen Konvoi mit 350 Motorrädern durch die Stadt, angeführt vom MotoGP Safety Car und Márquez auf seiner Honda Fireblade. Dann stieg der achtfache Weltmeister auf eine RC213V-S um und hüllte die Innenstadt in den Klang der aus der MotoGP-Maschine abgeleiteten V4.

Danach gab es auf der Plaza de España ein Public Viewing der ersten Episode der Doku, und die Fans, denen Márquez während dieser schweren Zeit so dankbar für ihre Unterstützung war, durften danach auf der Event-Bühne direkt Fragen an ihr Idol stellen. „Normalerweise finden Filmpremieren in Kinos statt, aber ich wollte es draußen mit all meinen Fans und mit dem Klang, der zur MotoGP mit dazugehört“, so Márquez, der am Tag zuvor seinen 30. Geburtstag gefeiert hatte. „Ich wollte dabei nah an meinen Fans sein. Ich bin sehr dankbar und glücklich, dass all dies möglich war.“ Nun will er auf der Strecke Taten folgen lassen. ■

MOTOGP

Emotional: Marc Márquez mit der Honda RC213V-S auf den Straßen von Madrid

Gespann-WM

Die WM lebt weiter

Die Gespann-WM stand vor einer ungewissen Zukunft. Jetzt ist die Motor Presse als Promoter eingesprungen und sichert den Erhalt der Dreiräder.

Von: **Anke Wieczorek**

Die Motor Presse Stuttgart übernimmt mit sofortiger Wirkung die Promotion und Organisation der Seitenwagen-Weltmeisterschaft. Darauf einigten sie sich mit dem Motorradsport-Weltverband FIM. Die zunächst für ein Jahr gültige Vereinbarung sieht eine Verlängerungs-Option bis einschließlich der Saison 2026 vor. In der auf der FIM-Konferenz in Lille/F unterzeichneten Partnerschaft wurde festgelegt, dass die Serie 2023 im Umfang von mindestens fünf und maximal zehn Veranstaltungen ausgetragen wird. Als Voraussetzung wurde eine Mindest-Teilnehmerzahl von 14 Teams festgeschrieben. Perspektivisch soll die Meisterschaft über Europa hinaus ausgedehnt werden. Im Anschluss an die Vereinbarung liegt der Fokus des neuen Promoters nun darauf, den Kalender 2023 und das Reglement so schnell wie möglich zu veröffentlichen. Motorsport-Leiter Normann Broy: „Als Medienunternehmen möchten wir das Interesse an dieser Kategorie ausbauen und damit deren wirtschaftliche Basis stärken.“ ■

WALTERS

Gespann-WM: Motor Presse Stuttgart ist ab sofort Promoter und Veranstalter

NACHRICHTEN

MOTORRAD-WM

Bislang war Rennleiter Mike Webb für alle Klassen während eines Grand-Prix-Wochenendes verantwortlich. Mit dem zusätzlichen Sprintrennen wird es mehr für ihn zu tun geben, so wird er nur noch für die MotoGP-Klasse zuständig sein. Sein bisheriger Stellvertreter Graham Webber wird Rennleiter für die Moto2 und Moto3 sowie für die MotoE, die ab diesem Jahr WM-Status besitzt. George Massaro, der bislang beim MotoGP Rookies Cup und Asia Talent Cup als stellvertretender Rennleiter im Tower saß, wird Rennleiter für diese Klassen. Die Rennleitung wird während der Rennwochenenden aus Mike Webb, FIM Safety Officer Bartolomé Alfonso und Dorna Safety Officer Loris Capirossi bestehen, das Event Management Committee aus Webb, Graham Webber, Alonso, Medical Director Giancarlo die Filippo und Technical Director Danny Aldridge. Das FIM Stewards Panel wird aus Freddie Spencer, Andrès Somolinos und Tamara Matko bestehen.

MOTOGP

Bei den Testbeschränkungen und der immer komplexeren Entwicklung bei der Aerodynamik kommen die Werke gar nicht umher, ihre Testfahrer mit Wildcards an Rennen teilnehmen zu lassen. Das Reglement lässt drei Wildcard-Einsätze im Jahr pro Hersteller zu, sie dürfen aber nicht an zwei aufeinanderfolgenden Grands Prix stattfinden.
Viele Einsätze für dieses Jahr sind bereits in der Planung. Dani Pedrosa wird definitiv in Jerez die KTM fahren, Teamchef Francesco Guidotti würde ihn auch gerne in Misano antreten lassen. Michele Pirro wird mit der Ducati in Mugello und Misano antreten, eventuell auch in Assen. Lorenzo Savadori soll die Aprilia in Mugello, Assen und Spielberg fahren. Wo Stefan Bradl und Cal Crutchlow fahren, wird noch diskutiert.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Neue Zeitrechnung

Nach 74 Jahren ändert sich die Motorrad-WM grundlegend. Erstmals gibt es für eine Klasse zwei Rennen an einem Wochenende, dafür müssen die anderen Klassen kürzertreten. Von dem Sprintrennen am Samstag und der Fahrerparade der MotoGP am Sonntag verspricht sich die Dorna mehr Spannung und mehr Zuschauernähe.

Von: **Imre Paulovits**

Ab diesem Jahr wird es am Samstag bei allen Grands Prix ein Sprintrennen für die MotoGP über die halbe Distanz des sonntäglichen Rennens geben, dazu am Sonntag eine Fahrerparade. Die Idee dahinter ist klar: In den letzten Jahren haben sich alle Sportarten hin zu mehr Spektakel für die Zuschauer gewandelt. Will die Motorrad-WM in dieser Konkurrenz bestehen, muss auch sie den Zuschauern mehr bieten. Vor Ort und auch vor den Fernsehschirmen soll ein Mehrwert geschaffen werden, und dies soll durch ein zusätzliches Rennen am Samstag sowie eine zuschauerfreundliche Präsentation der Stars am Sonntag gelingen.

MotoGP-Spannung

Da in den letzten 30 Jahren immer mehr darauf hingearbeitet wurde, die MotoGP als die Königsklasse des Motorradsports über die anderen zu heben und das Zuschauerinteresse sich weltweit auch klar auf diese Klasse fokussiert, soll sie es auch sein, die die Zuschauer abholt. FIM-Präsident Jorge Viegas hat es auch deutlich gesagt: „Die Spannung, die ein Start der besten Rennfahrer der Welt auf den stärksten Rennmotorrädern der Welt bietet, ist der Höhepunkt jedes Wochenendes, und diesen Nervenkitzel können wir mit einem zusätzlichen Rennen an einem Rennwochenende verdoppeln. Dazu konzentriert ein Sprintrennen die intensiven Positionskämpfe in einem kürzeren Zeitrahmen.“ Da die Trainings am Freitag für den Einzug ins Q2 zählen (und für die beiden kleineren Klassen das Training am Samstagvormittag) werden sie nicht mehr freie Trainings, sondern nur noch Trainings genannt. Nur das dritte Training der Moto-GP wird noch als freies Training bezeichnet. Dieses zählt nicht fürs Qualifying und wird in seinem Ablauf dem nun wegfallenden und durch das Sprintrennen ersetzten, bisherigen FP4 gleichen.

> „Die Spannung, die ein Start der besten Rennfahrer der Welt auf den stärksten Rennmotorrädern bietet, werden die Zuschauer nun an jedem Wochenende zweimal erleben.“
>
> Jorge Viegas

Dies alles wird mit einer zusätzlichen Belastung für die Akteure einhergehen. Auf Teams und Fahrer wird zusätzlicher Stress zukommen. Und dadurch, dass es einen Grand Prix mehr als bisher geben wird und nicht weniger als zehn GPs in Übersee stattfinden, wird die Motorrad-WM für alle Beteiligten anstrengender denn je. Anderseits gibt es auch nichts, das den Fahrern so viel Befriedigung gibt, wie Rennen zu fahren. Und das können sie nun in doppelter Zahl. Die Rennwochenenden werden aber viel intensiver, es bleibt wenig Zeit für Experimente. Die, die das beste Basis-Setting haben, werden einen technischen Vorteil über das Wochenende mitnehmen. Die, die sich mental darauf einstellen können, gleich vom ersten Meter an am Limit zu sein, ebenfalls. Motorräder, die frische Reifen optimal nutzen, werden ebenfalls im Vorteil sein. Interessant wird dabei sein, wie sich Fahrer und Techniker auf die neuen Bedingungen einstellen, und wie sich neue Strategien, besonders bei der Reifennutzung, herauskristallisieren werden. In der Superbike-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOGP

Spannung pur: Ab diesem Jahr werden die Zuschauer doppelt so viele MotoGP-Rennen erleben

MOTOGP

Bei den Fahrerparaden sollen die Zuschauer mehr von den Helden sehen

MOTOGP

Es wird auch mehr Sieger geben

POLARITY PHOTO

Sie müssen sehen, was übrig bleibt: Der Nachwuchs in der Moto3 wird deutlich weniger zum Fahren kommen

WM haben die meisten Fahrer Freude an den Sprintrennen gefunden, das sollte auch in der MotoGP nicht anders werden.

Zunächst dachten viele, bei den Sprintrennen würden die MotoGP-Motoren nun ihre volle Leistung entfalten können, weil sie nicht mehr von der maximalen Tankkapazität begrenzt werden. Doch dem haben die Regelmacher gleich einen Riegel vorgeschoben, denn für die halbe Distanz ist auch nur die Hälfte, nämlich elf Liter Benzin erlaubt. Ob das in die bisherigen Tanks gefüllt wird oder spezielle 11-Liter-Tanks gefertigt werden, bleibt den Herstellern überlassen.

Immer auf die Kleinen

So weit, so gut. Aber um alles in dem bisherigen Zeitumfang unterzubringen, wird es für alle Klassen weniger Trainingszeit geben. Zum ersten Mal fällt in einer Weltmeisterschaft gar das Warm-up für zwei Klassen ganz weg. Bislang wurde hauptsächlich über den Effekt für die MotoGP-Fahrer und Teams geredet, doch die Fahrer der kleineren Klassen müssen sich ebenfalls umstellen. Am härtesten trifft es dabei die Moto3-Piloten. Bei ihnen fällt neben dem Warm-up auch je zweimal fünf Minuten Trainingszeit am Freitag weg, dabei brauchen gerade die Rookies in dieser Klasse mehr Zeit, um sich unbekannte WM-Strecken einzuprägen. Intact-Husqvarna-Teamchef Peter Öttl ist deshalb von der Regelung nicht gerade angetan. „Im Prinzip gehen den jungen Fahrern im Vergleich zum Vorjahr noch einmal 30 Minuten Training ab. In den ersten beiden Trainings je fünf Minuten, im dritten Training zehn Minuten und das Warm-up, dazu wird es eine kürzere Renndistanz geben. Vor einigen Jahren waren die Qualifyings noch 40 Minuten und das Warm-up 20 Minuten lang. Heute wird in der Junior-WM deutlich mehr gefahren als nun in der Weltmeisterschaft. Das ist für die jungen Fahrer sicher keine gute Entwicklung“, so der Ex-Rennfahrer.

Sein Kollege vom Intact-Husqvarna-Moto2-Team, Jürgen Lingg, sieht es für die mittlere Klasse weniger tragisch: „Wir wollen natürlich in den Trainings so viel wie möglich zum Fahren kommen, da ist es ein bisschen schade, dass es jetzt weniger ist. Das Warm-up wird uns am Anfang etwas fehlen, weil man es über viele Jahre einfach gewohnt war. Am Ende konnte man da aber nie viel probieren, da die Bedingungen eigentlich immer anders waren als bei den anderen Sessions und den Rennen. Es ist auch relativ viel Schrott gebaut worden und Fahrer haben sich verletzt, für nichts eigentlich. Der Funktionstest ist bei der heutigen Technik auch nicht mehr unbedingt nötig. Für die Fahrer wird sich das Sonntags-Ritual natürlich ändern, da müssen sie eine andere gute Methode finden, um gleich zu Beginn des Rennens voll konzentriert und schlagkräftig ans Werk gehen zu können.“

Wie es letztendlich wird, werden wir am ersten WM-Wochenende in Portimão sehen. Aber wie bei allen Änderungen wird vorher viel geredet, nach kürzester Zeit hat man das Alte dann schon wieder vergessen. ■

ZEITPLAN

Neuer Terminplan für die Grands Prix in Europa (alle Angaben in MESZ)

Freitag		
9.00–9.35	Moto3	1. Training
9.50–10.30	Moto2	1. Training
10.45–11.30	MotoGP	1. Training
13.15–13.50	Moto3	2. Training
14.05–14.45	Moto2	2. Training
15.00–16.00	MotoGP	2. Training
Samstag		
8.40–9.10	Moto3	3. Training
9.25–9.55	Moto2	3. Training
10.10–10.40	MotoGP	freies Training
10.50–11.05	MotoGP	Qualifying 1
11.15–11.10	MotoGP	Qualifying 2
12.50–13.05	Moto3	Qualifying 1
13.15–13.30	Moto3	Qualifying 2
13.45–14.00	Moto2	Qualifying 1
14.10–14.25	Moto2	Qualifying 2
15.00–16.00	MotoGP	Sprintrennen
Sonntag		
9.45–9.55	MotoGP	Warm-up
10.00	MotoGP	Fan-Parade
11.00	Moto3	Rennen
12.15	Moto2	Rennen
14.00	MotoGP	Rennen

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Hier spielt die Musik

Vor 60 Jahren kehrte Yamaha mit der RD 56 in die Motorrad-Weltmeisterschaft zurück, wurde schon bald zum Grand-Prix-Sieger und erster Weltmeister mit einem Zweitakter in der Viertelliter-Klasse. Damit avancierte der einstige Instrumentenhersteller endgültig zur Motorrad-Weltmarke.

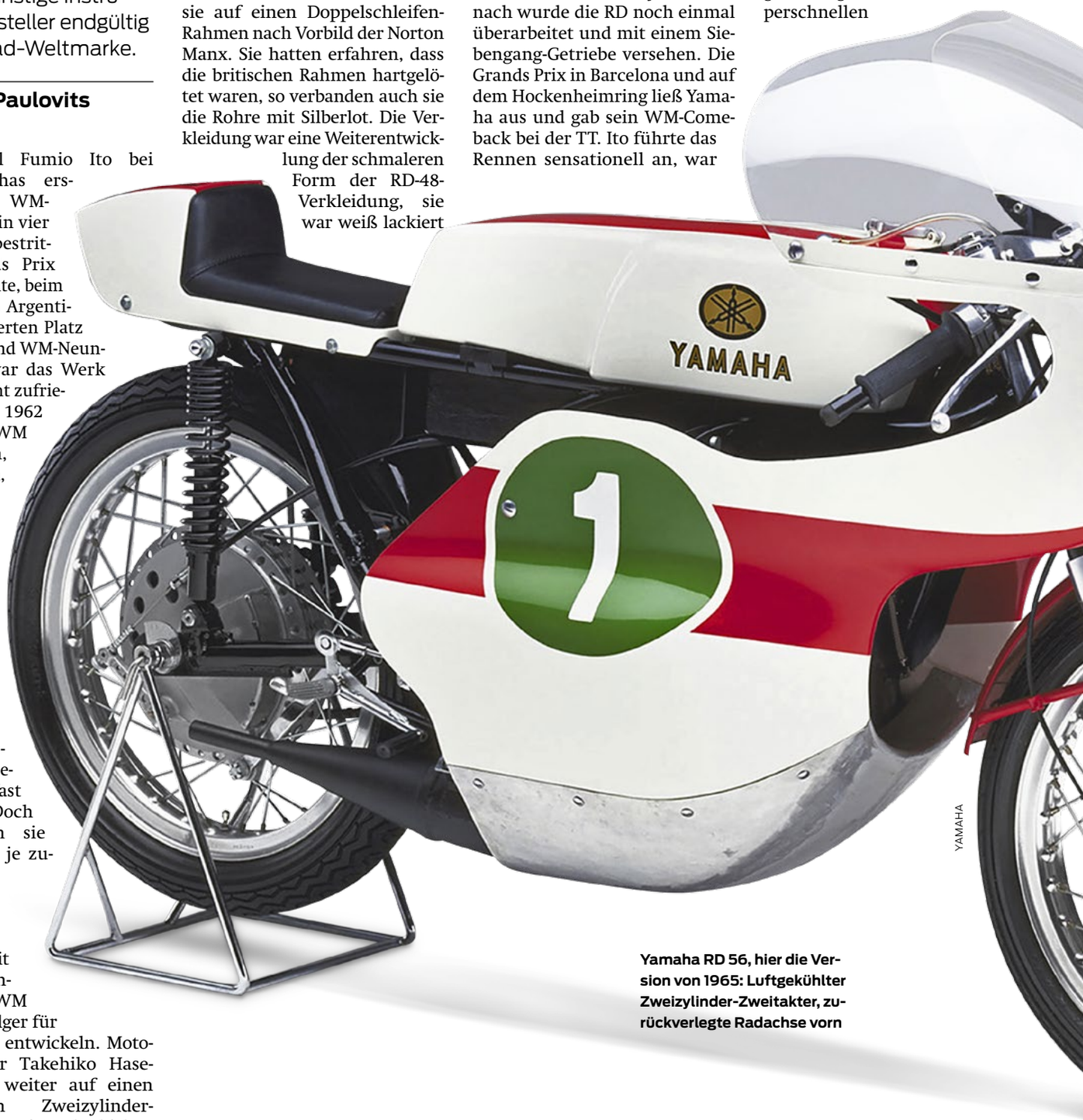
Von: **Imre Paulovits**

Obwohl Fumio Ito bei Yamahas erstem WM-Einsatz 1961 in vier von fünf bestrittenen Grands Prix punkten konnte, beim WM-Finale in Argentinien einen vierten Platz herausfuhr und WM-Neunter wurde, war das Werk aus Iwata nicht zufrieden. Dass sie 1962 nicht in die WM zurückkamen, lag aber daran, dass die amerikanischen Verbraucherschutz-Gesetze Yamaha zwangen, enorme Garantie- und Schadenersatzleistungen zu zahlen, an denen das aufstrebende Werk fast pleiteging. Doch 1963 kamen sie stärker denn je zurück.

Bereits im Herbst 1961 wurde begonnen, mit den Erfahrungen aus der WM einen Nachfolger für die RD 48 zu entwickeln. Motorenentwickler Takehiko Hasegawa setzte weiter auf einen luftgekühlten Zweizylinder-Zweitaktmotor mit Drehschieber-Steuerung. Um das Hubraumlimit zur Gänze zu nutzen, wurde der Hub um 0,7 mm auf 50,7 mm verlängert. Die Zündung kam von Mitsubishi, und der Motor bekam eine Ölpumpe, die durch die hohlgebohrte Kurbelwelle das Öl direkt zu den unteren Pleuellagern führte. Das Fahrwerk der RD 56 bauten Zenji Shimizu und Fuji Matsui. Statt einen Zentralrohrrahmen wie bei der RD 48 setzten sie auf einen Doppelschleifen-Rahmen nach Vorbild der Norton Manx. Sie hatten erfahren, dass die britischen Rahmen hartgelötet waren, so verbanden auch sie die Rohre mit Silberlot. Die Verkleidung war eine Weiterentwicklung der schmaleren Form der RD-48-Verkleidung, sie war weiß lackiert und auf den Rahmenrohren saß ein roter Tank.

Japaner im Aufwind

Im November 1962 fuhr Ito die RD 56 beim Eröffnungsrennen von Suzuka auf den dritten Platz bei den 250ern. Drei Monate später, am 9. Februar 1963, gewann er das 250er-Rennen bei dem noch nicht zur WM zählenden US-Grand Prix in Daytona. Danach wurde die RD noch einmal überarbeitet und mit einem Siebengang-Getriebe versehen. Die Grands Prix in Barcelona und auf dem Hockenheimring ließ Yamaha aus und gab sein WM-Comeback bei der TT. Ito führte das Rennen sensationell an, war bei der Topspeed-Messung um 10 km/h schneller als die Vierzylinder-Honda, doch sein Tankstopp dauerte 25 Sekunden länger als der von Jim Redman. Schließlich landete er 27 Sekunden hinter dem Weltmeister auf dem zweiten Platz. Zwei Wochen später in Assen wurde er erneut Zweiter, und eine weitere Woche später, am 7. Juli 1963, kam dann der große Tag: Auf der superschnellen



Yamaha RD 56, hier die Version von 1965: Luftgekühlter Zweizylinder-Zweitakter, zurückverlegte Radachse vorn

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Richtig abgestimmt war die RD 56 einfach schneller als die Viertakter der Konkurrenz.“

Phil Read

Strecke von Spa holte Fumio Ito den ersten WM-Sieg für Yamaha und gewann vor seinem Teamkollegen Yoshikazu Sunako. Danach zog sich Yamaha aber erst einmal wieder aus der WM zurück und kehrte erst zum WM-Finale in Suzuka zurück, wo Ito erneut Zweiter hinter Redman wurde. Er wurde WM-Dritter, obwohl er nur vier von zehn Rennen bestritten hatte.

In Suzuka saß erstmals auch Phil Read auf der Yamaha. Der damals 24-jährige Brite debütierte mit dem ungewohnten Zweitakter auf einem dritten Platz. Er hatte sogar geführt, doch dann stieg ein Zylinder aus. Für 1964 bekam die RD 56 nach Empfehlungen von Read einen längeren und schlankeren Tank, einen ebensolchen Sitzbankhöcker, und die Verkleidung wurde neu gestaltet. Erstmals gab Yamaha beim GK Design Institute in Tokyo ein Renndesign in Auftrag, diese kleideten das Motorrad in Weiß, mit einem nach vorn ansteigenden roten Streifen auf der Verkleidung. Dieses Design sollten die Yamaha-Renner bis in die 1970er-Jahre tragen und es wird noch heute bei Jubiläen an den MotoGP-Bikes verwendet. Die Motorentechniker konnten mittlerweile über 50 PS aus dem Aggregat herauskitzeln, doch das neue Motorrad wurde erst zur TT fertig und die ersten Rennen noch mit der 1963er-Maschine bestritten.

Der Weg zum WM-Titel

Beim WM-Auftakt in Daytona qualifizierten sich Read und Ito für den zweiten und den dritten Startplatz, fielen im Rennen aber mit Kerzendefekten aus. Dann schlug das Schicksal zu: Beim nicht zur WM zählenden Grand Prix von Malaysia stürzte Fumio Ito, zog sich Kopfverletzungen zu, und das größte Talent, das Japan bis dahin hervorgebracht hatte, fand danach nie wieder zu seinem genialen Fahrkönnen zurück.

Im Montjuic Park konnte Read mit dem giftigen Zweitakter nicht mit der Vierzylinder-Benelli von Tarquinio Provini und der Honda von Jim Redman mithalten und wurde Dritter, doch in Clermont-Ferrand war er eine Klasse für sich. Er zwang Redman, die Honda zu überdrehen, bis sie ausfiel, und gewann schließlich mit einer Minute und 41 Sekunden Vorsprung vor Luigi Taveri. Auf der Isle of Man lag Read in Führung, als ihm in der fünften Runde der Motor festging, in Assen schlug ihn Jim Redman auf dem Zielstrich um eine Zehntelsekunde. In Spa wiederholte Yamaha den Doppelsieg aus dem Vorjahr, diesmal mit Mike Duff vor Phil Read, danach wollten sie sich eigentlich aus der WM zurückziehen. Doch Read überredete sie, die Motorräder weiter einzusetzen, und er gewann vier Grands Prix in Folge auf der Solitude, dem Sachsenring, in Ulster und Monza. Weil Honda merkte, dass sie der Leistung der RD 56 mit vier Zylindern nichts entgegensetzen konnten, debütierte in Italien die Sechszylinder 2RC164. Da war Read aber bereits Weltmeister.

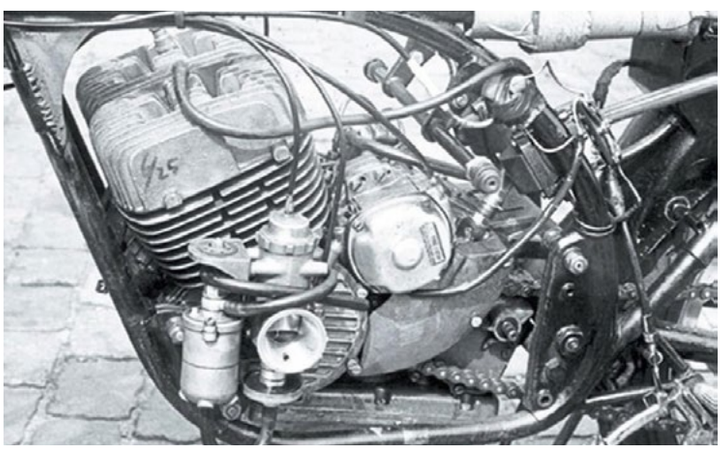
1965 konnte Yamaha die Leistung der RD 56 auf 55 PS steigern. Read gewann die ersten vier Grands Prix in Daytona, auf dem Nürburgring, in Barcelona und Rouen. Erst auf der Isle of Man konnte Redman kontern, aber Read gewann auch in Assen, Brünn und Ulster und verteidigte seinen Titel. Doch beim Saisonfinale saß Mike Hailwood auf der Sechszylinder-Honda und gewann auf Anhieb. 1966 ließ er Read und der RD 56 keine Chance. Yamaha rüstete nach und brachte den wassergekühlten RD05 V4-Zweitakter. ■

YAMAHA

Glorreicher Moment: Fumio Ito holt in Spa 1963 den ersten WM-Sieg für Yamaha

YAMAHA

Der Vollstrecker: Phil Read wurde mit der RD 56 Weltmeister 1964 und ’65



YAMAHA

Der RD-56-Motor war ein drehschiebergesteuerter Zweizylinder-Zweitakter

TECHNISCHE DATEN

Yamaha RD 56 (1963)

Motor	Luftgekühlter Zweizylinder-Zweitakter, Einlass drehschiebergesteuert
Bohrung x Hub	56 x 50,7 mm
Hubraum	249,7 ccm
Leistung	48 PS bei 11 000/min
Leergewicht	120 kg

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Spannung garantiert

WORLDSBK

Nach den mitreißenden Rennen der letzten Saison und allen Vorzeichen der Testsaison ist eine der besten Superbike-WM-Saisons aller Zeiten zu erwarten. Mit deutschsprachigen Protagonisten.

Von: **Imre Paulovits**

Die packenden Dreikämpfe, die wir 2022 zwischen den drei Weltmeistern Álvaro Bautista, Toprak Razgatlioglu und Jonathan Rea bei fast jedem einzelnen Rennen erlebt haben, werden wohl ewig in Erinnerung bleiben. Es sei denn, diese Saison wird sie noch einmal überbieten, und die Zeichen dafür stehen gar nicht schlecht. Michael Ruben Rinaldi, Teamkollege des Weltmeisters Álvaro Bautista, hat sich vorgenommen, in diesen Dreikampf einzugreifen, und wie die Tests gezeigt haben, hat er auch das Zeug dazu. Auch soll ihm der Mentaltrainer von Bautista zu dessen Konstanz und Durchsetzungsvermögen verhelfen. Doch es ist nicht Rinaldi allein, der die Leistungsdichte an der Spitze noch einmal verstärken könnte. Die Rookies, die dieses Jahr in die Superbike-WM kommen, sind ebenfalls vielversprechend. Dominique Aegerter und Remy Gardner bringen gleich mehrere Weltmeistertitel mit, dazu sind sie im gleichen Team, und keiner will hinter dem anderen zurückstehen. Aegerter kommt aus einem Hoch, das er sich mit einer unvergleichlichen Siegesserie in der Supersport-WM und der MotoE aufgebaut hat. Er ist der erste Schweizer, der es zu Werksunterstützung in der Superbike-WM gebracht hat, und er will beweisen, dass er sie zu Recht bekommen hat. Remy Gardner hingegen will beweisen, dass er letztes Jahr in der MotoGP weit unter Wert geschlagen wurde.

Nach der Überlegenheit der Ducati hat die Konkurrenz hart gearbeitet, um wieder aufzuholen, Yamaha und Kawasaki haben viel Neues entwickelt. Dem stellt sich Ducati gleich mit einer neuen Version der Panigale V4 R entgegen. BMW hat die M 1000 RR ebenfalls neu aufgelegt, ihnen wird die neue Super-Concession-Regel, genau wie der Honda Fireblade, noch weiter dabei helfen, zur Spitze aufzuschließen. Die Tests zeigten zumindest viel Stärke bei den Bayern. Dies gilt genauso für Philipp Öttl, der sein zweites Jahr in der Superbike-WM fährt und fest entschlossen ist, die guten Ergebnisse von 2022 weiter zu toppen.

Supersport im Aufwind

Die neuen Handicap-Regeln der Supersport-WM haben sich als Volltreffer gezeigt. Gegen Ende letzter Saison hatten die neu zugelassenen Motorräder das Niveau der früheren Herrscherin, der Yamaha R6, erreicht, und in diesem Winter bei den Tests zeigte sich, dass sie noch weiter gekommen sind. Da bleibt nur zu hoffen, dass MV Agusta ihre Hausaufgaben gut gemacht haben, denn Marcel Schrötter will dort nach seinen schwierigen letzten Jahren in der Moto2 dafür sorgen, dass in der Supersport-WM endlich wieder die deutsche Hymne gespielt wird. ■

WORLDSBK

Dominique Aegerter: Der Supersport-Weltmeister ist im Angriffsmodus

WORLDSBK

Philipp Öttl: Der GoEleven-Ducati-Pilot will noch besser sein als 2022

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Wissenswertes zur Superbike-WM 2023

TERMINE 2023

25.-26. Februar:	Phillip Island/AUS
4.-5. März:	Mandalika/RI
22.-23. April:	Assen/NL
6.-7. Mai:	Barcelona/E
3.-4. Juni:	Misano/I
1.-2. Juli:	Donington/GB
29.-30. Juli:	Most/CZ
9.-10. September:	Magny-Cours/F
23.-24. September:	Aragón/E
30. Sep.- 1. Okt.:	Portimão/P
14.-15. Oktober:	El Villicum/RA
TBA:	TBA

ZEITPLAN

Superbike-WM Phillip Island/AUS (alle Zeitangaben in MEZ)

Freitag, 24. Februar 2023

0.30–1.15	SSP	1. freies Training
1.30–2.15	SBK	1. freies Training
5.00–5.45	SSP	2. freies Training
6.00–6.45	SBK	2. freies Training

Samstag, 25. Februar 2023

0.50–1.20	SBK	3. freies Training
2.25–2.45	SSP	Superpole
3.10–3.25	SBK	Superpole
4.00	SBK	Rennen 1, 22 Rd.
5.30	SSP	Rennen 2, 18 Rd.

Sonntag, 26. Februar 2023

0.30–0.45	SBK	Warm-up
0.55–1.10	SSP	Warm-up
3.00	SBK	SPR, 10 Rdn.
4.30	SSP	Rennen 2, 18 Rd.
6.00	SBK	Rennen 2, 22 Rd.

DIE TEILNEHMER DER SUPERBIKE-WM 2023

Superbike

Nr.	Fahrer	Team	Motorrad
1	Álvaro Bautista (E)	Aruba.it Racing Ducati	Ducati Panigale V4 R
5	Philipp Öttl (D)	Team GoEleven	Ducati Panigale V4 R
7	Iker Lecuona (E)	Team HRC	Honda CBR 1000
9	Danilo Petrucci (I)	Barni Spark Racing Team	Ducati Panigale V4 R
21	Michael Ruben Rinaldi (I)	Aruba.it Racing Ducati	Ducati Panigale V4 R
22	Alex Lowes (GB)	Kawasaki Racing Team WorldSBK	Kawasaki ZX-10RR
28	Bradley Ray (GB)	Yamaha Motoxracing WorldSBK T.	Yamaha YZF-R1
31	Garrett Gerloff (USA)	Bonovo Action BMW	BMW M 1000 RR
34	Lorenzo Baldassarri (I)	GMT94 Yamaha	Yamaha YZF-R1
35	Hafizh Syahrin (MAL)	MIE Racing	Honda CBR 1000
45	Scott Redding (GB)	RoKit BMW Motorrad WorldSBK T.	BMW M 1000 RR
47	Axel Bassani (I)	Motocorsa Racing	Ducati Panigale V4 R
51	Eric Granado (BR)	MIE Racing	Honda CBR 1000
52	Oliver König (CZ)	Orelac Racing Verdnatura	Kawasaki ZX-10RR
54	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha WorldSBK Team	Yamaha YZF-R1
55	Andrea Locatelli (I)	Yamaha WorldSBK Team	Yamaha YZF-R1
60	Michael van der Mark (NL)	RoKit BMW Motorrad WorldSBK T.	BMW M 1000 RR
65	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki Racing Team WorldSBK	Kawasaki ZX-10RR
66	Tom Sykes (GB)	Kawasaki Puccetti Racing	Kawasaki ZX-10RR
76	Loris Baz (F)	Bonovo Action BMW	BMW M 1000 RR
77	Dominique Aegerter (CH)	GYTR GRT Yamaha World SBK T.	Yamaha YZF-R1
87	Remy Gardner (AUS)	GYTR GRT Yamaha World SBK T.	Yamaha YZF-R1
97	Xavi Vierge (E)	Team HRC	Honda CBR 1000

DIE TEILNEHMER DER SUPERBIKE-WM 2023

Supersport

Nr.	Fahrer	Team	Motorrad
3	Raffaele De Rosa (I)	Orelac Racing Verdnatura	Ducati
4	Harry Truelove (GB)	Dynavolt Triumph	Triumph
7	Adam Norrodin (MAL)	MIE - MS Racing Honda Team	Honda
9	Jorge Navarro (E)	Ten Kate Racing Yamaha	Yamaha
11	Nicolò Bulega (I)	Aruba Racing WorldSSP Team	Ducati
16	Yuta Okaya (J)*	Prodina Kawasaki Racing WorldSSP	Kawasaki
17	John McPhee (GB)	Vince644 by Puccetti Racing	Kawasaki
19	Andrea Mantovani (I)	Evan Bros. WorldSSP Yamaha Team	Yamaha
22	Federico Fuligni (I)*	Orelac Racing Verdnatura	Ducati
23	Marcel Schrötter (D)	MV Agusta Reparto Corse	MV Agusta
24	Apiwath Wongthananon (T)	Yamaha Thailand Racing Team	Yamaha
27	Álvaro Diaz (E)*	Arco Arti Yamaha WorldSSP	Yamaha
28	Glenn van Straalen (NL)	EAB Racing Team	Yamaha
29	Nicholas Spinelli (I)	VFT Racing Yamaha	Yamaha
32	Oliver Bayliss (AUS)	D34G Racing	Ducati
51	Anupab Sarmoon (T)	Yamaha Thailand Racing Team	Yamaha
54	Bahattin Sofuoglu (TR)	MV Agusta Reparto Corse	MV Agusta
55	Yari Montella (I)	Barni Spark Racing Team	Ducati
61	Can Öncü (TR)	Kawasaki Puccetti Racing	Kawasaki
62	Stefano Manzi (I)	Ten Kate Racing Yamaha	Yamaha
64	Federico Caricasulo (I)	Althea Racing	Ducati
66	Niki Tuuli (FIN)	Dynavolt Triumph	Triumph
68	Luke Power (GB)*	Motozoo Racing by Puccetti	Kawasaki
69	Tom Booth-Amos (GB)*	Motozoo Racing by Puccetti	Kawasaki
71	Tom Edwards (AUS)	YART Yamaha WorldSSP Team	Yamaha
73	Maximilian Kofler (A)*	D34G Racing	Ducati
94	Valentin Debise (F)	GMT94 Yamaha	Yamaha
95	Terran Mackenzie (GB)	MIE - MS Racing Honda Team	Honda CBR
98	Maiki Abé (J)	VFT Racing Yamaha	Yamaha
99	Adrian Huertas (E)	MTM Kawasaki	Kawasaki

Supersport 300

Nr.	Fahrer	Team	Motorrad
6	Jeffrey Buis (NL)	MTM Kawasaki	Kawasaki
7	Loris Veneman (NL)	MTM Kawasaki	Kawasaki
12	Humberto Maier (BR)	Yamaha MS Racing - Team Brasil	Yamaha
13	Devis Bergamini (I)	ProGP Racing	Yamaha
17	Ruben Bijman (NL)	Arco Motor University Team	Yamaha
23	Samuel Di Sora (F)	Prodina Kawasaki Racing W.SSP300	Kawasaki
25	Mattia Martella (I)	Prodina Kawasaki Racing W.SSP300	Kawasaki
26	Mirko Gennai (I)	Team BRcorse	Yamaha
28	Lennox Lehmann (D)	Freudenberg KTM - Paligo Racing	KTM
34	Eitan Gras Cordon (ROU)	Sublime Racing by MS Racing	Yamaha
35	Yeray Saiz Márquez (E)	Accolade Smrz Racing	Kawasaki
39	Enzo Valentim (BR)	Yamaha MS Racing - Team Brasil	Yamaha
41	Raffaele Tragni (I)	AG Motorsport Italia Yamaha	Yamaha
45	Clement Rouge (F)	Sublime Racing by MS Racing	Yamaha
47	Fenton Seabright (GB)	Kawasaki GP Project	Kawasaki
48	Julio Garcia (E)	Team Flembbo - PI Performances	Kawasaki
51	Juan Pablo Uriostegui (MEX)	Team#109 Kawasaki	Kawasaki
53	Petr Svoboda (CZ)	Füsport - RT by SKM-Kawasaki	Kawasaki
59	Alessandro Zanca (I)	Team#109 Kawasaki	Kawasaki
60	Dirk Geiger (D)	Freudenberg KTM - Paligo Racing	KTM
69	Troy Alberto (RP)	Füsport - RT by SKM-Kawasaki	Kawasaki
73	José Luis Perez Gonzales (E)	Accolade Smrz Racing	Kawasaki
77	José Manuel Osuna Saez (E)	Deza - Box 77 Racing Team	Kawasaki
80	Gabriele Mastroluca (I)	Arco Motor University Team	Yamaha
81	Ioannis Peristeras (GR)	ProGP Racing	Yamaha
85	Kevin Sabatucci (I)	Team Flembbo - PI Performances	Kawasaki
88	Daniel Mogeda (E)	Kawasaki GP Project	Kawasaki
91	Matteo Vannucci (I)	AG Motorsport Italia Yamaha	Yamaha
93	Marco Gaggi (I)	Team BRcorse	Yamaha
98	Shengjunjie Zhou (CHN)	China Racing Team	Kove

* SSP Challenge

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Superbike-WM

Mal unten, mal oben

Am vorletzten Testtag der Superbike-WM auf Phillip Island stürzte Ex-Weltmeister Toprak Razgatlioglu am Vormittag. Am Nachmittag war er Schnellster.

Von: **Imre Paulovits**

Während diese MSa-Ausgabe an die Kioske kommt, bereiten sich auf Phillip Island die Teams emsig auf den Superbike-WM-Start vor. Traditionell absolvieren die Teams ihre letzten beiden Testtage in der Woche vor dem WM-Auftakt auf der malerischen australischen Strecke, um noch letzte Teile auszusortieren und ihre Abstimmung für das Rennen am Wochenende danach zu optimieren. Dieses Jahr fanden die Testfahrten am Montag und am Dienstag (nach Redaktionsschluss) statt. Am ersten Tag bestätigte sich, was wir schon in Jerez und Portimão gesehen haben. Die letztjährigen Top 3 waren auch diesmal sehr eng beisammen, doch die Konkurrenz hat aufgeholt. Am Vormittag war überraschend noch Andrea Locatelli Schnellster, während sein Teamkollege Toprak Razgatlioglu spektakulär abflog. Doch der Weltmeister von 2021 wäre nicht der Fighter, als den man ihn kennt, wenn er sich danach nicht gleich wieder zu Großtaten aufschwingen würde. Er fuhr am Nachmittag mit 1.30,674 die Bestzeit, nur 99 Tausendstel schneller als Emporkömmling Michael Ruben Rinaldi und 0,134 Sekunden vor Weltmeister Álvaro Bautista sowie 0,215 vor Jonathan Rea. Philipp Öttl war mit 1.31,595 Sechster und bester Nicht-Werksfahrer, Dominique Aegerter mit 1.31,728 Neunter. ■

WORLDSBK

Toprak Razgatlioglu: Trotz heftigem Sturz Schnellster am Montagnachmittag

Superbike-WM

Mit Legenden posen

BMW stellte seine Superbike-WM-Teams für die Saison 2023 vor. Dass die Münchner mit große Ambitionen in die Saison gehen, zeigte das Ambiente.

Von: **Imre Paulovits**

Für BMW ist 2023 ein besonderes Jahr, schließlich feiern die Münchner 100 Jahre Motorradbau. Entsprechend groß wurde die Teampräsentation ihrer beiden Superbike-WM-Teams im portugiesischen Portimão aufgezogen. Scott Redding und Michael van der Mark vom offiziellen Werksteam von Shaun Muir und Loris Baz sowie Garrett Gerloff von Michael Galinskis Bonovo-Action-Team reihten sich mit den Legenden aus der glorreichen Motorsport-Vergangenheit von BMW auf. Mit dabei war Ernst Hennes 750er-Weltrekord-Kompressor R37 von 1935, Schorsch Meiers TT-Sieger-Kompressor 255 von 1939, eine der legendären RS54 sowie die R 90 S, mit der John Long das erste Superbike-Rennen Kanadas in Mosport 1978 gewonnen hatte. Das Werksteam wird dieses Jahr die neue M 1000 RR zu Ehren ihres neuen Hauptsponsors Rokit ganz in Schwarz einsetzen, die Motorräder von Bonovo Action werden in Weiß lackiert sein. Die Testresultate geben viel Hoffnung, dass das Jubiläumsjahr ein erfolgreiches sein wird. ■

BMW

Aktuelle BMW-Superbike-WM-Piloten mit historischen Siegern aus München

NACHRICHTEN

IDM SUPERBIKE

GERT56 aus dem sächsischen Pirna hat seine Ziele für die IDM-Superbike-Saison 2023 geklärt. Der IDM-Superbike-erfahrene Toni Finsterbusch soll die Führung bei der Ausbildung der neuen Superbike-Rookies übernehmen. Während Jan-Ole Jähnig 2023 als Lehrjahr sieht, ist dies bei Patrick Hobelsberger zwar auch der Fall, doch der sagt klar: „Um Zweiter zu werden, würde ich diese ganzen Sachen nicht auf mich nehmen." Er kam frisch vom Motocross-Training aus Italien und reiste direkt weiter nach Spanien zu weiteren Rennstrecken-Einheiten. Trotz des gleichen Bike-Designs werden die drei GERT56-Fahrer eindeutige Erkennungsmerkmale haben. Während Finsterbusch (#56) mit roten Akzenten im Design ausrückt, sind Jähnig (#14) mit blauen Highlights und Hobelsberger (#52) mit gelben Streifen auseinanderzuhalten. Technisch ist GERT56 für 2023 bereit: Die drei Einsatz-BMWs M 1000 RR sind fertig aufgebaut.

IDM SUPERSPORT

Das tschechische Team MJ Motosport kommt in die IDM. Es ist das erste Triumph-Team in der IDM Supersport nach der Next-Generation-Regel. Auf den beiden vorbereiteten Triumphs Street Triple 765 RS sitzen die Brüder Filip und Petr Feigl. Der 18-jährige Filip trat zuletzt im selben Team in der Supersport-300-WM in Erscheinung. Er wurde 16. im tschechischen Most. Schon in der vergangenen Saison präsentierte sich das Team aber auch mit Triumph als Gaststarter in der IDM. Das Team ist hellauf begeistert und dankbar gegenüber dem deutschen Importeur für die Möglichkeit, durch dessen Einstieg als Poolpartner in die IDM nun auch Punkte in der Meisterschaft sammeln zu können. Filip Feigl startet mit der #92, sein drei Jahre älterer Bruder Petr mit #23.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

GRÜSSE AUS MONACO

SPITZENSPORT ALS GRADMESSER: DER MOTORSPORT KITZELT AUS RENNFAHRZEUGEN DIE MAXIMALE PERFORMANCE. UND DIE FORMEL 1 IST DIE HÖCHSTE RENNSPORTKATEGORIE UND DAMIT DAS ULTIMATIVE VORBILD BEI DYNAMIK UND PERFORMANCE. SPORT AUTO ENTHÜLLT DIE TECHNIK-GEHEIMNISSE DER FORMEL 1 UND DIE NEUESTEN TRENDS. **SPORT AUTO** – MONAT FÜR MONAT IM HANDEL ODER UNTER www.sportauto.de

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Motocross Pietramurata

Erster Titel für Seewer

Jeremy Seewer gewann auch den zweiten Lauf zur offenen italienischen Meisterschaft auf der WM-Strecke in Pietramurata und ist internationaler italienischer Meister 2023. Doch im letzten Rennen brach sich Weltmeister Tim Gajser den rechten Oberschenkel.

Von: **Thomas Schiffner**

Nur aus zwei Veranstaltungen bestand diesmal das offene italienische Championat, das nach dem ersten Rennen in Ponte a Egola bereits auf dem GP-Kurs in Trentino in den Dolomiten entschieden wurde.

Yamaha-Werksfahrer Jeremy Seewer konnte schon MX1-Lauf 1 klar vor Tim Gajser, Rubén Fernández (Honda) und Maxime Renaux gewinnen. Auch in Moto2 ging der Schweizer Vizeweltmeister früh in Führung und setzte sich wieder gegen Fernández und Ben Watson (Beta) durch. Tom Koch und Henry Jacobi (beide KTM) belegten die Plätze 8 bzw. 9. Seewer gewann damit die Meisterschaft ebenfalls deutlich mit 97 Punkten vor Renaux (79).

Tim Gajser hatte einen schlechten Start erwischt und fuhr auf P7. In Runde 3 stürzte er an einem Bergaufsprung schwer, als er von der Fußraste abrutschte. Um Gajser zu bergen, wurde das Rennen in der siebten Runde abgebrochen. Der HRC-Pilot brach sich den rechten Oberschenkelknochen und sollte Anfang der Woche operiert werden. Dass er beim WM-Start in zweieinhalb Wochen in Argentinien dabei sein kann, ist sehr unwahrscheinlich.

Das MX2-Rennen beherrschten die belgischen Brüder Lucas (1.) und Sacha Coenen. Simon Längenfelder, der in Ponte a Egola gewonnen hatte, wurde in Lauf 1 Vierter, im zweiten Durchgang nach schlechtem Start nur 17. Damit wurde Thibault Benistant Meister, der fränkische GasGas-Pilot rutschte ab auf Platz 4. ■

OFFROAD PRORACING

Doppelsieg und italienischer Meister: Jeremy Seewer

MOTOCROSS

Pietramurata (I), 19. Februar, MX1

1.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha
2.	Rubén Fernández (E)	Honda
3.	Maxime Renaux (F)	Yamaha
4.	Ben Watson (GB)	Beta
5.	Brian Bogers (NL)	Honda
6.	Alberto Forato (I)	KTM
7.	Tim Gajser (SLO)	Honda
8.	Michael Sandner (A)	KTM
11.	Tom Koch (D)	KTM
15.	Maximilian Spies (D)	KTM

Pietramurata (I), 19. Februar, MX2

1.	Lucas Coenen (B)	Husqvarna
2.	Thibault Benistant (F)	Yamaha
3.	Sacha Coenen (B)	KTM
4.	Rick Elzinga (NL)	Yamaha
5.	Andrea Adamo (I)	KTM
6.	Cornelius Toendel (N)	KTM
7.	Kay de Wolf (NL)	Husqvarna
8.	Liam Everts (B)	KTM
10.	Simon Längenfelder (D)	GasGas
22.	Cato Nickel (D)	KTM

Eisspeedway-Europameisterschaft

Die „Light“-Saison startet

2021 gab es wegen Corona nur ein internationales Eisspeedway-Prädikat. In diesem Jahr sind es auch nur zwei. Das erste startet am Wochenende: die Europameisterschaft in Sanok mit sechs deutschsprachigen Fahrern.

Von: **Thomas Schiffner**

Krieg in der Ukraine, Energiekrise, Inflation: In der Saison 2023 sind nur das WM-Finale in Inzell (18./19.03.) und die EM in Polen übrig geblieben. Die läuft am Wochenende (Samstag und Sonntag, je 14 Uhr) im ostpolnischen Sanok, nur 50 Kilometer von der Grenze zur Ukraine entfernt. Die 18 Teilnehmer wurden von der FIM Europe bzw. von den neun Landesverbänden nominiert. Luca Bauer brauchte sich nicht um die zwei Startplätze des DMSB zu kümmern – er startet wie immer mit italienischer Lizenz. Für Hans Weber kommt der Termin nach seiner Handverletzung am 8. Januar in Schweden zu früh. Seinen Platz übernimmt Teamkollege Benedikt Monn. Der Hesse Marc Geyer gibt sein EM-Debüt in Sanok. Als zweiter Reservefahrer steht der für Inzell qualifizierte Markus Jell am Vorstart. Für Österreich starten die beiden Haudegen Franky Zorn (Europameister 2008 in Sanok!) und Harald Simon. Simon gewann letztes Jahr in Sanok und Tomaszów Masowiecki den Titel – sein größter Erfolg auf dem Eis mit 55 Jahren. Er ist zusammen mit Zorn, Vize-Europameister Luca Bauer und dem EM-Dritten Jimmy Olsen (Schweden) auch 2023 Favorit. Die Russen müssen einmal mehr zuschauen. ■

GOOD SHOT/REYGONDEAU

Zwei Favoriten: Europameister Harald Simon vor Vize Luca Bauer

EISSPEEDWAY-EM

Startaufstellung Sanok (PL), 25./26.2.

1	Max Koivula	Finnland
2	Michal Knapp	Polen
3	Benedikt Monn	Deutschland
4	Luca Bauer	Deutschland
5	Lukas Hutla	Tschechien
6	Dennis Andersson	Schweden
7	Sebastian Reitsma (F)	Niederlande
8	Jimmy Olsen	Schweden
9	Franz Zorn	Österreich
10	Jo Saetre	Norwegen
11	Tomi Norala	Finnland
12	Jan Klatovsky	Tschechien
13	Niek Schaap	Niederlande
14	Jimmy Hörnell	Schweden
15	Harald Simon	Österreich
16	Marc Geyer	Deutschland

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Das zweite Mal in Folge warf Chase Sexton seine Honda und den Sieg weg

HRC

US-Supercross-Meisterschaft Oakland

Déjà-vu für Sexton

Wie schon in der Vorwoche in Tampa warf Hondas Chase Sexton auch in Oakland den möglichen Sieg in der Schlussphase weg. Da sich Cooper Webb hinter Tagessieger Eli Tomac (Yamaha) noch vor Sexton einreihte, sprang der KTM-Star, punktgleich mit Hondas Nummer 1, auf Rang 2 der Tabelle.

Von: **Thomas Schiffner**

Für Chase Sexton muss es wie ein Déjà-vu im Vergleich zum fünften Meisterschaftslauf in der Vorwoche in Florida gewesen sein: Beim sechsten Rennen in Oakland, das eigentlich das zweite gewesen sein sollte, aber wegen Überschwemmungen in Ohio vor sechs Wochen verlegt werden musste, führte Ken Roczens Nachbar aus Clermont/Florida im Finale mit dem Holeshot erneut in den ersten 12 der 19 Runden das Feld an. Schon etwas zurück lagen Tabellenführer Eli Tomac und KTMs Evergreen Cooper Webb. Wie in der Woche zuvor kam Sexton zuerst beinahe zu Sturz, aber kurz darauf stellte sich am Ende einer der beiden Rhythmuspassagen seine Honda quer und stürzte per Highsider.

Kurze Zeit nach Tomac fand auch Webb den Weg vorbei, und Sexton musste die letzten sieben Runden hinter den Führenden Platz 3 verteidigen. Es war mindestens die zweite Chance für den HRC-Piloten in dieser Saison, die Tabellenführung zu übernehmen, doch nun ist sein Rückstand auf Tomac auf sieben Punkte angewachsen und Webb obendrein punktgleich mit ihm.

Wundertüte Ken Roczen

Ken Roczen machte seinem Image als Wundertüte des Supercross einmal mehr alle Ehre. In der Qualifikation haderte der Thüringer mit sich und seiner Suzuki und versuchte verzweifelt, ein effizientes Setup seines Bikes für die Strecke mit zwei schwierigen Rhythmus-Sektionen zu finden. Vergeblich – als Zwölfter musste er ins erste Heat starten. Doch mit dem Holeshot hielt er sich im Vorlauf während der sieben Runden an der Spitze und ging von Platz 1 ins Main Event. Dort startete die Nr. 94 als Fünfter, musste aber nach zwei Runden bereits seine Position an Aaron Plessinger abgeben. Nach zehn Umläufen ging es für den Deutschen von Runde zu Runde „rückwärts“, vorübergehend sogar auf P17. Mit einer Aufholjagd wurde Kenny im Ziel noch Elfter – ein Abend zum Vergessen. Zwar bleibt Roczen weiterhin Tabellenfünfter, aber der in Oakland Vierte, Aaron Plessinger, hat nun nach Punkten mit ihm gleichgezogen. Husqvarna-Pilot Jason Anderson verpasste durch einen Sturz im Finale einen besseren als den fünften Platz.

Webb fühlte sich vom Sieg in Tampa beflügelt: „Am Beginn des Finales fehlte mir die Pace, aber am Ende fühlte ich mich richtig gut, als ich tolle Spuren gefunden hatte und der Track mir immer besser passte.“ ■

YAMAHA

Führung ausgebaut: Eli Tomac

US-SUPERCROSS

Oakland (USA), 18. Februar

1.	Eli Tomac (USA)	Yamaha
2.	Cooper Webb (USA)	KTM
3.	Chase Sexton (USA)	Honda
4.	Aaron Plessinger (USA)	KTM
5.	Jason Anderson (USA)	Husqv.
6.	Justin Barcia (USA)	GasGas
7.	Christian Craig (USA)	Husqv.
8.	Joey Savatgy (USA)	Kawasaki
9.	Colt Nichols (USA)	Honda
11.	Ken Roczen (D)	Suzuki

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 6 von 17 Läufen

1.	Eli Tomac	139 Pkte.
2.	Cooper Webb	132
3.	Chase Sexton	132
4.	Jason Anderson	111
5.	Ken Roczen	104
6.	Aaron Plessinger	104
7.	Justin Barcia	97
8.	Joey Savatgy	82
9.	Colt Nichols	75
10.	Christian Craig	75

NACHRICHTEN

IGOR KONONOV SCHWER VERLETZT

Beim fünften Lauf der russischen Eisspeedway-Superliga in Ufa letzten Samstag gab es einen schweren Sturz von Igor Kononov (Vizeweltmeister 2017/2021). Der 35-Jährige zog sich schwere Wirbelverletzungen zu. Eine fünfstündige Operation fand bereits statt, eine zweite soll folgen. Meldungen aus Russland sagen, dass die Funktionalität des Rückenmarks nicht beeinträchtigt sei. Die Rennen in Ufa gewann Ufa vor Togliatti und Shadrinsk (Samstag) bzw. Ufa vor Shadrinsk und Togliatti (Sonntag).

SPEEDWAY TEAM CUP

Nachdem in 2023 die Speedway-Bundesliga nach zwei Jahren Pause mit vier Mannschaften und zwölf Rennen wieder auflebt, reduziert sich der Kader des Speedway Team Cups (STC) auf vier Clubs und vier Rennen:

30. April	Cloppenburg
22. Juli	Diedenbergen
26. Aug.	Berghaupten
10. Sept.	Olching

INZELL-WM-FAHRERFELD STEHT

Die FIM hat die Startaufstellung für das Eisspeedway-WM-Finale am 18./19.03. in Inzell veröffentlicht. Die vier FIM-Wildcards erhielten Jo Saetre, Franz Mayerbüchler, Andrej Divis und Sebastian Reitsma. Mit den Reservisten sind acht Deutschsprachige am Start:

58	Stefan Svensson	S
50	Harald Simon	A
48	Luca Bauer	D
357	Jo Saetre	N
192	Niclas Svensson	S
93	Franz Mayerbüchler	D
74	Mats Järf	FIN
107	Andrej Divis	CZ
100	Franz Zorn	A
16	Johann Weber	D
24	Max Koivula	FIN
199	Martin Haarahiltunen	S
28	Sebastian Reitsma	NL
81	Jimmy Olsen	S
82	Markus Jell	D
212	Lukas Hutla	CZ
Res. 17	Benedikt Monn	D
Res. 18	Max Niedermaier	D

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder

Aston Martin

2007/12 Aston Martin DBS, Handschalter, in Cargold Qualität ! Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

BMW

Z4 Cabrio e85 3.0i. Zum Verkauf steht ein liebevoll gepflegtes BMW Z4 Cabrio e85 3.0i mit Bastuck-Auspuffanlage, in Sterling-Grau, schwarzen Nieren und schwarzer Vollllederausstattung. Das Fahrzeug ist seit 7 Jahren in unserem Besitz und dritte Hand. Ein deutsches Fahrzeug, unfallfrei mit TÜV bis Juli 2024, u. a. wurde der sinnvolle Umbau der Verdeckpumpe in den Kofferraum vorgenommen. Aktuell spinnt streckenweise die Servolenkung. Die komplette Historie des Fahrzeuges inklusive des Kilometerstandes sind belegbar. Der Verkauf erfolgt aus gesundheitlichen Gründen. Selbstverständlich kann, in Begleitung, eine Probefahrt gemacht werden. Fahrzeug ist angemeldet und der Kilometerstand von 125.500 km kann deswegen variieren. Der Verkauf erfolgt nur nach Abmeldung des Kfzs. Alle Angaben ohne Gewähr. VB 14.400,- Euro. Anruf unter Tel. 0176/71551894

BMW E30 325i Cabrio, Bj. 1988, viele Extras, aus 1. Hand, Zustand 2, 22000,- €, von privat. Tel. 0831/68443

Bugatti

1991/95 Bugatti EB110 ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Cargold Collection Hamburg, 040-25335000, www.cargold-collection.com H

Ferrari

1987/97 Ferrari F 40 / F 50 unfallfrei, Scheckheft ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Cargold Collection Hamburg, Tel. 040-25335000, www.cargold-collection.com H

2018 Ferrari 488 Spider 70th Anniversary, Einzelstück! Dt. Erstauslieferung, erst 345 km! Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/25335000, www.cargold-collection.com H

Jetzt online abonnieren!

■ Leser werben Leser ■ Testabos
■ Jahresabos ■ Geschenkabos

MOTOR SPORT aktuell

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

Jaguar

1967 Jaguar E-Type Roadster Serie 1 4.2 Litre, Matching Numbers & Colours, aufwendig restauriert, aus Sammlungsauflösung. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49 5202 72000, E-Mail: info@axelschuette.de H

1963 Jaguar E Serie I - 3.8 Coupé, dt. Fahrzeug, 3 Weber Doppelvergaser, Heritage Zertifikat, vollrestauriert! € 138.500,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/25335000, cargold-collection.com H

Lamborghini

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH, Tel. 02402/768989 H

1968/71 Lamborghini Miura P400 S/SV, für Sammlung gesucht. Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

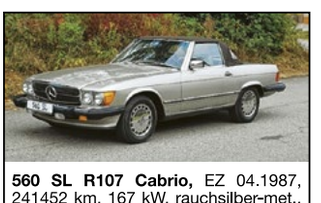
Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

Mercedes

SLS Roadster, 36700 km, 420 kW (571 PS), LeMans rot, Leder designo schw./weiß, Bang & Olufsen, Carbon innen u. außen, NR, Vollausstattung, unfallfrei, keine Nachlackierung, deutsches Fzg., alle Inspektionen MB, € 194.900,- MwSt. ausweisbar. Tel. 0171-3307051

300 CE, Bj. 20.08.92, Garagenwagen, 1. Hd., 338000 km, gepflegt, 22.000,– €. Tel. 0171/6713161



560 SL R107 Cabrio, EZ 04.1987, 241452 km, 167 kW, rauchsilber-met., Automatik, Klimaautom., Volleder beige, Kalifornien-Import, eFH, NR, Servolenkung, ABS etc., sehr guter Zustand, weitreichende Dokumentation, Scheckheft. Preis 27.990,- € MwSt. nicht ausweisbar. Classic Depot 54 GmbH, Romikastraße 69, 54317 Gusterath. Tel. 06588/987831, www.classic-depot-54.de H

Ankauf von 300 SL Roadster und Coupé. Unkomplizierte Abwicklung. Tel. 0172/4310800

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Porsche

Ankauf von Porsche, neu und gebraucht. Unkomplizierte Abwicklung. Tel. 0172/4310800

Porsche 718 Cayman GTS 4,0, python-grün, Bj. 10/21, 3560 km, VB 99.500,- EUR. Tel. 0174/2038058

1972/1973 Porsche 911 2,7 RS, absolut echt, mit Belegen... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

2010/19 Porsche 997 GT2 RS, geringe Laufleistung, Scheckheft. Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H

Porsche AT-Motoren: 911 - 930 - 964 - 993 - 996 - 997 - Boxster - Turbos sowie Getriebe + sonst. Ersatzt. Fa. Schröder 02421/391258, www.porschroeder.de H

997 S, 43000 km, 283 kW (385 PS), schwarz-met., Navi, Klima, SD, Sperre, 81.000,- €. Neues DEKRA Wertgutachten aus 01/23. 79100 Freiburg, 0171/4245644

www.Rennsportshop.com

Renn/Rallye

SCHARF und SCHNELL :
www.CATCAMS.BE
TEL: +32 (0)3 320.25.60
° NOCKENWELLEN & ZUBEHÖR
[VentilFeder, -Teller, NW-Räder, ...]
° RENN PLEUEL
[SAE 4340, geschmiedet]

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

schäfer
RENNAUSPUFFANLAGEN
TEL. 06281/518 - 58, FAX -59

Immobilien

Wohnanlagen in Süddeutschland gesucht! Im Auftrag unserer Investoren suchen wir Wohnanlagen ab 20 Wohnungen! 0821/4860900, www.knipfer-immobilien.de H

Verschiedenes

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H

Versicherungen

RENNKASKO.DE BAUER

Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

MOTOR SPORT aktuell **MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE**

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 11/23

Bitte veröffentlichen Sie den Text _____ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik _____

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm) privat zzgl. 30,– € gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,90
❑ MOTORRAD € 4,50
❑ auto motor und sport € 4,90
❑ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,–	30,–	45,–	15,–
❑	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Christian Traulsen, Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,90 € (D), 3,30 € (A), 4,60 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,90 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 145,00 €
(Österreich: 165,00 €, Schweiz: 230,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,90 Euro): Deutschland: 20,00 € (Österreich: 23,00 €, Schweiz: 32,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 87,00 € (Österreich: 99,00 €, Schweiz: 138,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,74 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de
© 2023 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE

MOTORSPORT IMAGES

NASCAR: Nicht nur die Cup Series bot in Daytona ein Feuerwerk. Hier lässt Truck-Pilot Chris Hacker die Funken sprühen

Genialer Sieg

zur Rallye Monte Carlo
MSa 10/2023

Der Bericht zur Rallye Schweden war 1 a. Der Sieg von Ott Tänak und der sechste Platz von Pierre-Louis Loubet waren genial. Erste WM-Punkte sind immer etwas Besonderes. Und der Sieg war so was von wichtig für Tänak, Ford und M-Sport. Als Fan des Teams und ehemaliger Ford-Mitarbeiter habe ich mich riesig gefreut. Eventuell können M-Sport, Tänak und auch Loubet ja eine Überraschung in der WM werden. Ich würd's mir wünschen. Bei solchen Erfolgen wurmt es mich allerdings auch, dass sich Ford nicht mehr als nötig bei M-Sport einbringt.

Thomas Pielot
D-37176 Nörten-Hardenberg

Bei der Ergebnisliste zur Rallye Schweden ist Ihnen ein Fehler unterlaufen. Auf Platz 2 ist eigentlich Craig Breen im Hyundai gelandet. Dafür wurde Kalle Rovanperä zweimal aufgeführt – auf Platz 2 und 4. Die Zeitabstände sind richtig.

Thomas Schmid
D-79761 Waldshut-Tiengen

Antwort der Redaktion: Da haben Sie natürlich recht. Wir bitten den Fehler zu entschuldigen!

Billiger Jakob

IMSA/WEC: LMDh vs. Hypercar
MSa 08/2023

Man kann die Liefer- und Zuverlässigkeitsprobleme der Einheitsbauteile bei den LMDh-Autos auch als ausgleichende Gerechtigkeit gegenüber den Hypercars auffassen. Hier fällt den Herstellern ihre Mentalität des „billigen Jakobs" auf die Füße. Wo ist denn bitte die Ingenieursleistung, wenn ein Hersteller in ein zugekauftes Chassis lediglich einen eigenen Motor einbaut und an der Front etwas Kosmetik betreibt? Den Rest soll dann die BOP zwischen den Hypercars und den LMDh richten, die im Zweifel wohl auch am eigenen Misserfolg schuld ist.

Tassilo Süß,
per E-Mail

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

05. März: Freies Fahren in Hockenheim (Pkw und Rennwagen)
19. März: Freies Fahren Nürburgring-GP-Strecke (Pkw und Rennwagen)
18. April: Freies Fahren Zandvoort (Pkw)
25. April: Freies Fahren Nürburgring-Nordschleife (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

DSK e.V. Deutscher Sportfahrer Kreis

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Termine

TV-Programm

Donnerstag, 23. Februar		
08.00	F1-Testfahrten Bahrain, Vormittag **LIVE**	Sky Sport F1*
12.00	F1-Testf. Bahrain, Pressekonferenzen **LIVE**	Sky Sport F1*
13.00	F1-Testfahrten Bahrain, Nachmittag **LIVE**	Sky Sport F1*
Freitag, 24. Februar		
08.00	F1-Testfahrten Bahrain, Vormittag **LIVE**	Sky Sport F1*
12.00	F1-Testf. Bahrain, Pressekonferenzen **LIVE**	Sky Sport F1*
13.00	F1-Testfahrten Bahrain, Nachmittag **LIVE**	Sky Sport F1*
Samstag, 25. Februar		
04.20	SSP-WM Phillip Island, 1. Rennen **LIVE**	Eurosport 1
05.10	SBK-WM Phillip Island, 1. Rennen **LIVE**	Servus TV
05.30	SBK-WM Phillip Island, 1. Rennen **LIVE**	Eurosport 1
08.00	F1-Testfahrten Bahrain, Vormittag **LIVE**	Sky Sport F1*
12.00	F1-Testf. Bahrain, Pressekonferenzen **LIVE**	Sky Sport F1*
13.00	F1-Testfahrten Bahrain, Nachmittag **LIVE**	Sky Sport F1*
13.25	SBK-WM Phillip Island, 1. Rennen (Wh.)	Servus TV
14.30	Formel E Kapstadt, Rennen **LIVE**	Pro 7
15.00	Formel E Kapstadt, Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
Sonntag, 26. Februar		
04.20	SSP-WM Phillip Island, 2. Rennen **LIVE**	Eurosport 1
05.10	SBK-WM Phillip Island, 2. Rennen **LIVE**	Servus TV
05.30	SBK-WM Phillip Island, 2. Rennen **LIVE**	Eurosport 1
08.45	Powerboat-WM Indonesien, Rennen **LIVE**	Eurosport 1
10.00	Formel E Kapstadt, Rennen (Zus.)	ORF 1
13.25	SBK-WM Phillip Island, 2. Rennen (Wh.)	Servus TV
19.00	Formel 1, Saisonvorschau (Wh.: 22.15)	Sky Sport F1*
21.00	NASCAR Cup Series, Fontana **LIVE**	Sport 1+*
Montag, 27. Februar		
ab 20.00	Div. Motorrad-Sendungen (bis 01.35)	Motorvision TV*

Livestream/Internet

Freitag, 24. Februar		
ca. 13.45	IGTC Kyalami, Qualifying **LIVE**	YouTube
15.55	Formel E Kapstadt, 1. Freies Training **LIVE**	ran.de
Samstag, 25. Februar		
ab 00.45	SBK-WM Phillip Island, der Samstag **LIVE**	servustv.com
08.05	Formel E Kapstadt, 2. Freies Training **LIVE**	ran.de
10.30	Formel E Kapstadt, Qualifying **LIVE**	ran.de
ca. 11.30	IGTC Kyalami, 9h-Rennen **LIVE**	YouTube
14.30	Formel E Kapstadt, Rennen **LIVE**	ran.de
20.30	US-Supercross, Arlington **LIVE** www.supercrosslive.com*	
Sonntag, 26. Februar		
ab 02.45	SBK-WM Phillip Island, der Sonntag **LIVE**	servustv.com

* kostenpflichtig

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
25.02.	Formel E, Kapstadt	ZA
25.02.	Intercontinental GT Challenge, 9h Kyalami	ZA
25./26.02.	NASCAR Xfinity/Cup, Fontana	USA
25./26.02.	TCR Australien, Symmons Plains	AUS
Motorrad		
24./25.02.	Freestyle Motocross, Night of the Jumps, Berlin	D
24.–26.02.	Sandrennen-Weltcup, Enduro del Verano	RA
25.02.	US-Supercross, Arlington	USA
25./26.02.	Superbike-/Supersport-WM, Phillip Island	AUS
25./26.02.	Eisspeedway-EM, Sanok	PL

Vorschau

XPB

Formel 1: Erstes Kräftemessen mit den Neuwagen bei den Testfahrten in Bahrain

AUDI

IGTC: Die internationale GT-Szene reist zum nächsten Gipfeltreffen in Kyalami

GOOD SHOT/REYGONDEAU

Eisspeedway: Saisoneröffnung mit der EM im polnischen Sanok

WORLDSBK

Superbike-WM: Im australischen Phillip Island geht die Saison 2023 los

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

JETZT REINHÖREN!

SOUNDS LIKE: RACING

ANDREAS HAUPT, MICHAEL SCHMIDT, TOBIAS GRÜNER

BOXENFUNK FÜR ALLE: DER FORMEL-1-PODCAST.

auto motor und sport FORMEL SCHMIDT

Unsere auto motor und sport Formel-1-Experten sprechen vor jedem Rennen darüber, was die Fans von dem kommenden Grand Prix erwarten dürfen, und analysieren im Nachgang die wichtigsten Fakten und Hintergründe des Rennens oder laden direkt die Größen des Rennsports zum Interview ins Podcast-Studio ein unter **www.auto-motor-und-sport.de/formel-schmidt**

auto motor und sport

Listen on Spotify · GET IT ON Google Play · Listen on Apple Podcasts

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.